

NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

ÉVNEGYEDES FOLYÓIRAT

A NEMZETGAZDASÁG, PÉNZÜGY ÉS STATISZTIKA KÖRÉBŐL.

IV. ÉVFOLYAM.

1880.

A M. TUD. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGÁNAK MEGHAGYÁSÁBÓL

SZERKESZTI

GYÖRGY ENDRE.

IV. FÜZET.

BUDAPEST, 1880.

KNOLL KÁROLY, AKADÉMIAI KÖNYVÁRUS.

(AKADÉMIA-ÉPÜLET.)



Handwritten text, possibly a signature or date, appearing as a faint, curved mark.

Az 1880. negyedik évfolyamnak tartalomjegyzéke.

Az I. (január—márczius) füzetnek tartalma.

- I. Közgazdasági viszonyok az ókori római köztársaságban. *Dr. Weisz Bélától.*
- II. A földadókataszter. *Dobner Rudolftól.*
- III. Három emlékirat. *Kerkapoly Károlytól.*
- IV. A vidéki érdekű vasutak a törvényhozás előtt. A m. t. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános tárgyalása 1880. márczius 9-én. *György Endre előadása. Gróf Lónyay Menyhért, Kerkapoly Károly, Keleti Károly, és György Endre felszólalása.*
- V. Vegyesek: A földadókataszter. (Irta Dobner Rudolf.) *Keleti Károlytól.* — 1865. július 12-én kelt francia törvény a vidéki érdekű és iparvasutakról. — A vidéki érdekű vasutak tárgyában hozott 1879-ki új francia törvény. — Az olasz vasuthálózat kiegészítéséről szóló törvény. — A vidéki érdekű vasutak építésére a porosz kormány által tervelt állami segélyezésnél követendő alapelvek. — A porosz kormány részéről a vidéki érdekű vasutak részére kidolgozott engedélyezési szabvány-feltételek. — Osztrák törvényjavaslat a vidéki érdekű vasutak részére nyújtandó kedvezmények tárgyában. Uj könyvek.

A II. (április—június) füzetnek tartalma.

- I. Michel Chevalier művei és emlékezete. *Mándy Lajostól.*
- II. A párisi szabadalmi kongressus és hazánk. *Hegedűs Sándortól.*
- III. Falusi népünk elszegényedése. *Gróf Széchényi Dénestől.*
- IV. A postatakarékpénztári kérdés hazánkban. *Heim Pétertől.*
- V. A hazai közlekedésügy viszonyairól és kívánalmairól. *Gróf Dessewffy Aurél és György Endrétől.*
- VI. Oroszország pénzügyeiről. *Lukács Bélától.*
- VII. Weninger Vincze emlékezete. *Dr. Konek Sándortól.*
- VIII. Vegyesek. Kenessey Albert emlékezete. *Vörös Lászlótól.* — A budapesti Duna-szakasz szabályozása. *Irta Hieronymi Károly.* — Franciaország vizi utainak és csatorna-hálózatának leírása. *Irta Bodoki Lajos.* — 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról.
- IX. Uj könyvek.

A III. (július—szeptember) füzetnek tartalma.

- I. A »socialis kérdés«. *Kautz Gyulától*
 - II. A magyar délnyugoti vasut helyes irányának megválasztása. *Thaly Emiltől*
 - III. Közgazdasági állapotaink. *Dobner Rudolftól*.
 - IV. Adatok Magyarország gabnakivitelének kérdéséhez az utolsó évtizedben. *Kilényi Hugótól*. (A magy. tudományos akadémia által a Lévy-díjjal kitüntetett pályamű.)
 - V. Vegyesek. — A magyar vasuti politika. *György Endrétől*. — Hazai szakirodalom.
 - VI. Új könyvek.
-

A IV. (október—deczember) füzetnek tartalma.

- I. A panamai csatorna. *Türr Istvántól*.
- II. A mezőgazdaságnak és különösen egyesületeinek viszonya a kormányhoz különféle államokban. *Pekár Imrétől*.
- III. Magyarország adószolgáltatása 1838—1877-ig. *Dr. Weisz Bélától*.
- IV. Adatok Magyarország gabnakivitelének kérdéséhez az utolsó évtizedben. (Második, befejező közlemény.) *Kilényi Hugótól*.
- V. A regale megváltásáról. *Gróf Bethlen Andrástól*.
- VI. A magyar és osztrák államháztartás 1868—1877-ig. *Láng Lajostól*.
- VII. Vegyesek. — A közlekedési ministerium ujjaszervezése. — Az 1881. hiány és fedezete. *György Endrétől*. — A faluközösség eredete. Sociologiai és jogbölcseleti tanulmány. Irta dr. *Lánczy Gyula*. — Az állami biztosítást élvező vasutak 1881. évi üzletelőirányzatai.
- VIII. Új könyvek.

NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

IV. ÉVFOLYAM.

1880.

JANUÁR—MÁRCZIUS

I. FÜZET.

KÖZGAZDASÁGI VISZONYOK

AZ ÓKORI RÓMAI KÖZTÁRSASÁGBAN.

A társadalmi tudományok és így a nemzetgazdaságtan is, par excellence történeti tudományok. Haladásuk főeszköze és biztosítéka a történet kellő ismerete, mely a társadalmi illetőleg a gazdasági élet legkülönbözőbb alakzataiban és viszontagságai-ban ezen organismusok létfeltételeivel és életszabályaival megismertet. Ezen iránynak érvényt szerzendő, több évet szenteltem gazdaság-történeti tanulmányoknak és kívánságom volna, e tanulmányok alapján oly munkát adni át a nemzetgazdaságtan iránt érdeklődő közönségnek, mely a gazdaság történetét egész terjedelmében felkarolja. Erre azonban egyelőre kilátásom nem lévén, talán nem teljesítek felesleges munkát, ha addig is a »Nemzetgazdasági Szemle« útján egy-egy értekezésben a gazdaság-történet néhány érdekesebb részletét bemutatom¹⁾. Kezdem ezuttal a régi Róma közgazdasági történetével a császárság felállításáig²⁾ terjedő korszakban. Róma az első nagy európai állam volt, melyben a gazdasági politika már igen nagy szerepet játszott, a gazdasági érdekek nagyon erősen fejlődtek, a kapitalistikus gazdaság fattyuhajtásai is mutatkoznak, melyben már ezért is sok oly gazdasági problema létezett, mely a nemzetek gazdaságában igen nagy jelentőséggel bír.

¹⁾ Ugyanezen okokból adtam ki már előbb »Bevezetés a gazdaságtörténethez« című munkámat. Rómának közlekedési viszonyairól a »Havi Szemle« múlt évi folyamában értekeztem, Róma pénzrendszerével pedig egy későbbi dolgozatban fogok foglalkozni.

²⁾ Csak egyes helyeken kellett a kép kikerekítése végett ezen kornak első idejét értekezésembe befoglalni.

És a társadalom-gazdasági problémák képezik a közgazdaságtan legérdekesebb, legfontosabb részét. Ezen társadalom-gazdasági problémák, vagy a mint röviden nevezni szokták, társadalmi problémák a jólét összegének kérdései, mely jólét a társadalom gazdasági munkájának eredménye. Ez okból a társadalmi problémák helyes megértésére szükséges, a társadalom gazdasági munkájának mikénti szervezését is ismerni. Ezáltal dolgozatunk beosztása adva van. A gazdasági problémák előadása után ugyanis, legalább röviden áttekintjük a termelés viszonyait, mivel ezek a vagyonszerzéssel együtt szabják meg azon jólét összegét, mely fölött egy nép rendelkezik és melynek kellő elosztása a gazdasági rendszer egyik főfeladata. Dolgozatunk fősúlya a társadalom-gazdasági problémák előadásában keresendő, mely rész kidolgozására nem kiméltük azon fáradságot, hogy két télen át a római történetírat legfontosabb munkáit áttanulmányoztuk; és habár lehetetlen a történet ezen annyira alaposan és sokoldalúlag tárgyalt részében egészen újat mondani, mégis több oly adathoz jutottunk tanulmányozásunk folytán, melyre eddig tudtunkkal hivatkozás nem történt.

E szerint foglalkozunk a következőkben: a földbirtok és gabnaosztogatás kérdésével, a hitelügy, vagyonegyenlőtlenség és avval kapcsolatosan a fényűzés, a rabszolgaság és népesedés problémáival, végül pedig a termelés főbb mozzanataival.

I.

A társadalom-gazdasági problémák legfontosabbika, és jóformán a többiek kútforrása, a földbirtokkérdés volt. A föld eredetileg nem volt magán tulajdonban és állítólag Numa által osztatott el. »Numa primum agros, quos bello Romulus coeperat, divisit viritim civibus« (Cicero). Minden családfő kapott két jugerat. Azon tény is bizonyít a földtulajdon hiánya mellett, hogy régebben a tulajdon pecunia-nak, familiának nevezetett, tehát csak a marhákat, rabszolgákat és a pater familias hatalma alatt álló személyeket foglalta magában. De azon tény is a fentebbi állítás mellett szól, hogy a vagyonszerzés legrégibb módja, a manucapio, vagy mancipatio, a földre nem volt alkalmazható és arra csak később, jelképies eljárás elfogadása által, vitetett át. A római határnak nagyszerű hódítások általi terjedésével a földbirtok is szaporodott; ezt az

állam vette igénybe és így keletkezett az ager publicus. Azonban már az említett első, Numa alatt végrehajtott fölosztásnál is, úgy látszik, fenmaradt — halycarnassi Dionys szerint — osztatlan birtok, mely tehát az ager publicus első alapja volt. Ezen ager publicus birtoklása iránt fejlődött a harc, mely évszázadokig vörös fonalként húzódik át Róma történetén és melynek megoldására a leges agrariae keletkeztek, melyek Laboulaye szavai szerint mint Damocles kardja, függtek a római állam felett és melyekről Livius is mondja: »Agrariis legibus, quae materia semper tribunis plebis seditionum fuisset.«

A földbirtok kezdetben a kisbirtok rendszerén alapult. Később is azon elvnek hódoltak, hogy egy kis, de jól művelt föld többet ér, mint egy nagy és elhanyagolt birtok: »Non dubium, quin minus redditus laxus ager non recte cultus, quam angustus exigue« (Columella.) A királyok elűzetése után behozott mérték (7 jugera) alkalmasint teljesen elég volt egy család fentartására. Ezért mondja Manlius Curius: »Perniciosum intelligi civem, cui septem jugera non essent satis.« De azon véleményen voltak, hogy a kisbirtokos több jövedelmet is tud a földből kiesikarni, mint a nagybirtokos; csak így érthetjük Plutarch szavait, hogy a paraszt, ki saját kezével műveli a földet, több haszonbért tud fizetni, mint a nagy bérlő. A munkát a parasztok és fiaik végezték: rabszolgák és napszámosok a közönséges parasztgazdák által épenséggel nem használtattak. Az eke elé fogták az ökröt, vagy a tehenet, a terheket lovak, szamarak és öszvérek vitték. Önálló marhagazdaság hus és tej előállítására az első korszakban vagy nem, vagy csak kis mértékben létezett; az aprómarha mellett tartottak még szárnyas állatokat, különösen ludakat. A termés betakarítása, a cséplés körüli eljárás, az eke alkotása épen tökéletlen volt. A föld felosztása korlátlanul meg volt engedve, de az örökösödési jog azt lehetőleg akadályozta. Tulajdonképi nagybirtok e korszakban nem igen fordul elő; és ha voltak egyes nagybirtokosok, úgy földjeiket darabonként kiadták klienseiknek precariumul, minden ellenszolgáltatás nélkül, azaz az ellenszolgáltatást a kliensek fölötti befolyásukban találták. A legrégibb időben termelték a tönkölyt, (far, ador. adoreum vagy csak semen). Columella 4 fajtát említi. A rozs úgy látszik ismeretlen volt. A Columellánál említett siligot annak tartották,

ni azonban annak fehérlisztje miatt nem lehet. Csak Plinius említi a secalet, de az sem lehetett rozs. Árpa és zab is termeltetett. A szőlő is már igen korán fordul elő, továbbá a füge; az olajfa ellenben csak a második században u. e. említettik.

Az Olaszország egyesítése és Karthago legyőzése közti korszakból már sokkal jobban ismerjük a mezőgazdasági viszonyokat és erről alantabb bővebben szólunk. A gazdaság vagy majorság, vagy legelőgazdaság, vagy apró gazdaság volt. A birtok átlagos nagysága már a Centuria, 200 jugera. Termeltek búzát, árpát, kölest, répát, veres hagymát, makkot, babot, borsót és takarmánynövényeket. Többnyire őszzelvetettek, csak ritkán tavaszkor. A mesterséges öntözést is ismerték. Nagy fontossággal bírt az olajfa és szőlő, valamint a füge. A marhatenyésztés egyelőre még csak kevés szerepet játszik, mivel hús csak kevésbé fogyasztott, és akkor is csak disznó- és birkahús. Nagy marhából csak annyit tartottak, a mennyi a mezei munkákra szükséges volt. Az etetés az istállóban történt. Szárnyas állatok, galambok stb. az udvaron tartattak. A mezei munka ökrökkel és szamarakkal végeztetett; 100 jugerára számít Cato egy ökröt, vagy 3 szamarat. Az emberi munka rabszolgák által teljesített, 200 jugerára számítottak 2 aratót és hat napszámot. A rabszolgákon kívül idegen munkások csak ott említettnek, hol az égalj egészségtelen volta miatt a rabszolgákat kimélni akarták, máskülönben csak azon esetben, ha a termés betakarításánál a rendelkezésre álló erő nem volt elég. Az olaj- és szőlőtermés betakarítása többnyire egy vállalkozónak adatott ki; gyakran az egész termés a tőkén vagy fán adatott el. A parasztgazdaság csak terjedelmében különbözött a nagybirtokos gazdaságától. Róma közelében már kifejlett kerti gazdasággal is találkozunk. A legelőgazdaság is nagy mértékben folytattatott; egy-egy jószágra 800 jugera jutott. A nyári legeltetés a hegyek közt történt, a téli a síkságon. A marhatenyésztés magában foglalta a lovakat, marhákat, szamarakat, öszvéreket, sertéseket és kecskéket; nagy jelentősége volt a juhtenyésztésnek. A rabszolgamunka és a latifundiumok terjedésével természetesen egyes művelési ágak gazdaságilag igen magas fokra emelkedtek; így a gyümölcs, a haltenyésztés, a marhatenyésztés nemes fajok nevelése által tűnt ki. Bor és olaj igen jelentékeny kiviteli cikket képeztek.

Ezeknek felemlítése után áttérünk a földbirtokkérdésre. Már Tullus Hostilius idejében számos szegény említettik, kiket a király, földbirtok kiosztása által, lekenyerezett magának. Az öt megelőző királyok ugyanis egy nagy dománium birtokában voltak, melyet Tullus azon rómaiak és római családok közt osztott ki, kiknek földbirtokuk nem volt. Evvel meg nem elégedvén, és hogy senki hajlék nélkül ne maradjon, a cöliusi dombot a városhoz csatolta, és itt a szegények építettek házakat. Maga a király is itt lakott. Servius Tullius, a nagy reformator, már azon elvet mondja ki, »hogy az ager publicus, mely fegyverekkel szereztetett, csak azoké legyen, kiknek még eddig földbirtokuk nincsen, hogy senki ne szolgáljon, hanem mindenki mint szabad férfihöz illő, nem idegen, hanem saját földjét mívelje, mert nem szülemlik meg nemes eszme oly férfiakban, kik mindennapi szükségleteiket nélkülözik«, (Halikarnassi Dionys II). mely elv azonban a királyság megszűnése után ismét feledékenységre ment. Servius Tullius az ager publicust fel is osztotta szegények közt és a városhoz még két dombot csatolt, a Viminalist és Esquilinust.

Tarquinius Collatinus és Brutus az előzőtt Tarquiniusok birtokát is — a város és a folyó közt lévők kivételével — a nép közt osztották fel. Azonban ez időtől kezdve új felfogással találkozunk: A patriciusok maguknak vindikálták a kizárólagos jogot az ager publicusra. Legfeljebb hogy annak egy részét klientsaiknek engedték át: a nép közvetlenül csak néhány osztatlan legelőt kapott. Súlyosabbakká váltak e viszonyok az által, hogy a nép a háborúk alatt kénytelen volt földjeit elbanyagolni, adósságokat és pedig a pénzgazdaságra való átmenetelnél igen terhes föltételek alatt venni fel; az adóssági törvények igen szigorúan kezeltetvén, a szegények börtönbe vándoroltak, a milyen minden patricius házában volt. Míg tehát egyfelől az alsóbb osztályok földjeik mívelésében gátoltattak, másfelől a patriciusok belehelyezték magokat az ager publicusba, melytől adót többnyire nem fizettek, és ez által is lehetetlenné tették a plebejusoknak, hogy velők, kiknek termelési költségei ilyképen alacsonyok voltak, versenyezhesse nek. A népnek nem maradt egyéb hátra, mint ezen nyomasztó állapotok ellen megküzdeni, vagy rabszolgaságban sinlődni.

Az első kísérletek az ager publicus kérdésének kedvező

megoldása iránt meghiusultak. Spurius Cassius indítványozta mint konzul az első földbirtok-törvényt, mely szerint az ager publicus a plebejusok közt is kiosztassék. Azonban alig járt le hivatalos ideje, a királyság utáni törekvés vádja alapján elítéltetett és lefejeztetett. Ellenében Appius azt ajánlta, hogy az ager publicus egy része eladassék, a másik haszonbérbe adassék és ebből a katonáknak zsold fizettessék. Ő is igazságtalannak tartja az ager publicus kevés egyén általi elfoglalását. A tanács határozza, hogy 10, a régi konzulokból választott férfi által vétessék föl az egész állami birtok, ezek állapítsák meg, mennyi adassék el, mennyi adassék bérbe. E határozat azonban úgy látszik írott malaszt maradt. Azóta a lex agraria egyes tribunok által ugyan ismételten behozatott, de miután Genucius tribun, ki a konzulokat a földtörvények nem teljesítése miatt felelősségre vonta, a határnapon ágyában meggyilkolva találattott, az ebbeli kísérletek hosszú időre elnémulnak és a patriciusok tovább is a köztelkek birtokában maradnak. Ez időszakból csak annyi említendő, hogy 298-ban a patriciusoktól az aventini domb elvétetett és a plebejusok közt osztatott ki, valamint hogy Livius tanusága szerint Antium meghódítása után hajlandók voltak a patriciusok egy földfelosztást keresztülvinni, mi azonban elmaradt azért, mivel csak igen kevesen jelentkeztek, a mit Livius olykép magyaráz: »caetera multitudo poscere Romae malle quam alibi accipere«. (III. 1.) Némi engedmény tétetett 298. u. c. a lex Icilia de Aventino publicando által, midőn az Aventinon lévő ager publicus a szegényebbeknek házépítésre átengedettetett.

A veji háború, de még inkább Róma pusztítása a gallok által, a nép helyzetét nagyon rosszabbította. Ekkor egy szószólója támadt a népnek Marcus Manliusban, ki kétszer a népuralom meghonosítására, az ager publicus szabályozására törekedett. Izgató beszédjei veszélybe hozták a patriciusok uralmát. »Solo aequandae sunt dicturae consulatusque ut caput attollere Romana plebes possit!« Azonban az alsó nép részint még nem bizott saját hatalmában, részint itt is háladatlanságát mutatta jótevője iránt; Marcus Manlius vád alá helyeztetvén, elítéltetett, és a ki a Capitolium védelme által Rómát megmentette, ugyanott a tarpeji szikláról letaszítatott.

Ily körülmények közt nagy bátorság kellett a földbirtok-törvények újbóli indítványozására. Ez történt 377. u. e. Licinius Stolo által. Ide vonatkozó indítványai a következők: 1. Senki az ager publicusból 500 jugeránál és ugyanannyi legelőnél, mely 100 ökör és 500 juhnak szükséges, többet el ne foglaljon; 2. A szegényebb polgárok közt 7 jugerányi földbirtokok osztassanak ki. Tíz évig folyt az elkeseredett harc e javaslatok felett. A patriciusok hasztalanul iparkodtak annak törvényre emelkedését meghiúsítani. Evvel a földbirtokkérdés egyelőre megoldatott. Róma e törvények alapján egy egészséges középosztályt nyert volna. Azonban e törvények foganatosítása igen hiányos volt, mi már a keresztülvitel nehézségeiből, a törvényes szabálynak kijátszhatásából könnyen magyarázható. A mellett tovább hatottak a régi tényezők: a középosztály mindinkább elpusztul, a latifundiumok terjednek, a csöcselék Rómába özönöl és fenntartást követel és a demagogok kedvelt játszólapdjává lesz. Ilyenek valának a viszonyok, mikor ismét egy új ember lép föl, ki az agrar viszonyok szabályozása által Róma egészséges fejlődését biztosítani, a fenyegető veszélyt elhárítani, a democratiát megerősíteni iparkodik. Ez Tiberius Gracchus volt. A liciniusi földtörvényeket megújítani, volt célja. Senki 500 jugeránál többet a közbirtokból le ne foglalhasson és a felnőtt fiúk számára 250 jugerát. A visszavett földekre fordított kiadások az állam által megtérítenek, a telkek szegény római polgárok és szövetségesek közt és pedig 30 jugerányi parcellákban kiosztassanak; ezen telkeket nem szabad ismét eladni. Együttal 3 végrehajtó kinevezendő, kiknek pontosan megállapítaniok kellene, mi ager publicus, mi magánbirtok. Azonkívül alkalmasint követelte, hogy a mezőgazdaságban bizonyos számú szabad munkás foglalkoztassék, hogy a közlegelő használata is megszoríttassék, hogy a földbirtok törvényes minimuma után adó ne fizetessék és hogy a birtok állandó megtartása biztosíttassék. Tiberius utalt a nép nagy inségére, festette állapotját, mely rosszabb mint a vad állatoké; a törvényt a comitia tribunita — bár a második ellenszegülő tribun törvényellenes kizárása után — elfogadta és végrehajtókul Tiberius Gracchus, Cajus Gracchus és Appius Claudius neveztettek ki. Az optimáták a különben is nagy nehézségekbe ütköző törvény keresztülvitelét minden módon akadályozták. Gracchus törvényeinek keresztül-

vitele céljából a jövő évben is kívánt megválasztatni, azonban az ez alkalommal keletkezett lázadásban megöletett. Mindamellett az aristokratia nem merte a törvényeket eltörölni, hanem néhány évig a birtokkiosztást folytatta, később pedig többé nem vitte keresztül. Azonban Tiberius Gracchus eszméinek támadt egy hatalmas végrehajtója, Cajus Gracchus öccse személyében. Sőt nem szenved kétséget, hogy a feladat egész terjedelmét, az arra szolgáló eszközöket sokkal jobban tekintette át, mint bátyja Tiberius. Az *ager publicus* szabályozását még nem találta elégségesnek a nehéz kérdés megoldására. Szükségesnek látta, hogy a szegény nép a föld művelésére forgó tőkével is láttassék el, mire az akkor a pergamusi királytól Rómára szállt jelentékeny örökséget, mely különben már Tiberius terveiben szerepet játszott, akarta felhasználtatni. Olaszországban és Olaszországon kívül polgárgyarmatok alakíttassanak, a hadi szolgálat terhe és tartama leszállíttassék. A szegény nép nagyszerű utépítésekkel foglalkoztassék. Azonban Cajus terveit is sikerült az aristokráciának meggyúsítani, annál is inkább, mivel a gondatlan városi proletariatus érveinek horderejét nem ismerte fel, és különben is az egész *ager publicus* kérdése iránt ők magok nem érdeklődtek.

Nem soká C. Gracchus halála után egy törvény hozott, mely szerint a tulajdonosoknak ismét megengedettett birtokaikat eladni. A gazdagok kivásárolták azonnal a szegényeket és az inség ismét előállott. Most hozta be Spurius Thorius néptribun a törvényt, mely szerint a földek többé ki ne osztassanak, hanem a jelenlegi birtokosoknál maradjanak, kik azonban kötelesek haszonbért fizetni, mely a szegények közt kiosztatik. A törvényes minimum után azonban adó nem fizetendő. Nem sokára azonban ezen illeték is eltöröltetett és a nép egyszerre mindent elvesztett.

A társadalmi forradalmak most állandóvá válnak. Catilina után következik Coelius Rufus, ezt követi Dolabella sat. Az adóságok eltörlése, a házbérek elengedése, kamatok eltörlése képezik a jelszavakat.

650-ben ismét Marcius Philippus akarta az agrarreformot megindítani. Kimutatta, hogy a nép elszegényedik, hogy az államban nincsen 2000 egyén, ki vagyonnal bírna. Eredményt

nem ért el. 654-ben u. e. Apulejus Saturninus néptribun, Marius szövetségese indítványozta, hogy nagy földosztogatások történjenek a cimberék tartományában Galliában; továbbá vétessék föld Cäpio konzul által a tolosai templomban rabolt kincsekért, végre gyarmatok alapittassanak Siciliában, Achajában, Makedoniában. A tanács esküt tegyen le a törvényre és minden senator, ki ezt megtagadja, a tanácsból kiutasíttassék és birságot fizessen. Azonban lázadás tört ki, mely Apulejusnak életébe került. Eredménytelenek voltak Livius Drusus nemes reformkísérletei is.

Sulla azon új szokást honosította meg, hogy az ager publicus a katonák közt osztatott ki és így lassanként szűkebbre szorul.

691-ben, midőn Cicero konsulatusra jutott, Servilius Rullus néptribun javasolt egy új földtörvényt. E szerint minden állambirtok eladatnék és a bevételből szegénygyarmatok alapíttatnának. Miután Rullusnak önző érdekei is voltak, mint azt Cicero bizonyítja, kénytelen volt javaslatát visszavonni.

Caesar két földtörvényt hozott. Az elsőnek főpontjai voltak: minden állami birtok — a kampanin kívül — mely a törvényes mértéket túlhaladta, valamint minden eddig ki nem osztott, osztassék ki; ezenkívül vétessenek birtokok és pedig Pompejus zsákmányából és az állam által szerzett adókból; a törvény kivitelével 20 férfiú bizassék meg; bűnösök, valamint a törvény létesítői a bizottságból kizárassanak; minden bizottsági tag kötelezze magát, hogy a földosztást a törvény értelmében fogja foganatosítani; a mint a nép a törvényt elfogadja, arra a tanács és egyéb hatóságok az esküt tegyék le. A másik törvény parancsolja, hogy a stellati föld és a római állami birtok Campaniában háromnál több gyermekkel bíró családapáknak 10 jugeránként utalványoztassék.

Az utolsó nagy földutalványozás Vespasian alatt történt; a föl nem osztott részek Domitian által a gyarmatoknak és municipiumoknak engedtetvén át, az állami birtok majdnem egészen eltűnik és kevés kivétellel csak folyókat, partokat és utakat foglal magában.

A római aristokratia konoksága lehetlenné tette az agrartörvények keresztülvitelét és az állam egészséges alapon való szervezését. A kereset és vagyon nélküli nép a gazdag fővárosba

özönlött és szavazatát, karját eladta a legtöbbet ajánlónak. Az állami hatalom ilykép a legmerészebb, lelkiismeretlen ember prédája lett, kinek legesztelenebb, legörültebb tettein a nép kurjongott, ha csak azt nyerte, mit kívánt: panem et circenses. Azonban »ha az agrarharczok idejében a római optimatusoknak a következő századok történetét tükörben mutatni és a hanyatlás és vagyonösszetömörülés közti okszerű összefüggést bebizonyítani sikerült volna: akkor Tiberius és Cajus Gracchus magasabb belátásukat talán nem fizették volna meg vérükkel és hirnevökkel.« (Lange.)

Plato szerint Athenben az állam tulajdonképen két államból állott: a gazdagok és a szegények államából. Sokkal találőbb halikarnassi Dionys megjegyzése, hogy Róma két népből áll, az egyik fölött az inség és aljasság, a másik fölött a fölösleg és kevélység uralkodik. A törekvés a pénzaristokratia és a proletárság közé egy széles réteg középosztályt beilleszteni, meghiúsult és Róma tartóztathatatlanul veszedelme felé rohan.

A földbirtokviszonyok káros befolyása a római állam gabnapolitikája által még tetemesen fokozódott.

A gabnaosztogatás valószínűleg Rómában igen régen létezett mint a szegénységélyezés egyik alkalmas módja. A legrégibb időben találjuk már, hogy szűkölködő polgárok Ceres templomába mentek és ott kenyérrel láttattak el. Ugyancsak létezett egy régi törvény, mely inséges családapáknak, kiknek 3-nál több gyermekök volt, segélyt biztosított. A gazdaság alacsony fokán gyakran előforduló éhségek is igénybe vették az állam gondját. 491-ből emlittetik egy nagy éhség, a midőn is Coriolanus azt kívánta, hogy a népnek addig ne osztassék gabna, míg a nem rég nyert tribuni hivatalról le nem mond. Midőn 315-ben u. e. oly éhség dühöngött, hogy sokan a Tiberben kerestek halált (*multi ex plebe spe ammissa potius quam ut crucientur trabendo animam capitibus obsolutis se in Tiberim praecipitaverunt*, Livius), Municius az akkori vásárfelügyelő (*praefectus annonae*) idegen földön gabnát vásároltatott össze, a rabszolgák ratióját leszállította, a fölösleges gabna eladását kötelezővé, és ez által a gabna-kereskedőket a nép boszújának tárgyává tette. (*Qui cum multis circa finitimos populos legationibus terra marique nequiquam missis, nisi quod ex Etruria haud ita nullum frumenti advectum*

est, nullum momentum annonae fecisset et revolutus ad dispersionem inopiae, profiteri cogendo frumentum et rendere, quod uso mensuo superesset, fraudendoque parte diurni cibi servitui comminando et objiendo irae populi frumentarios, Livius). Azonban ez intézkedések által inkább a szükség nagyságára figyelmeztettek, de azt nem enyhítették (acerba inquisitione aperiret magis quam levaret inopiam, Livius). 297-ben u. c. Marcus Manlius mint aedilis osztogat a népnek gabnát, egy assért modiusát. 343. u. c. Trebius aedilis osztogatja a gabnát ugyanazon áron és annyira megkedveltetik a nép által, hogy halálánál maga a nép vitte a máglyára. 454 u. c. az éhség újból kitör; a hires Fabius Maximus, akkor aedilis, a legnagyobb tevékenységet fejtette ki és a gabnabehozatalról gondoskodik. 551. u. c. Scipio küld nagy mennyiségű gabnát Afrikából, mely 4 assért adatik el; néhány hónappal rá érkeznek nagy szállitmányok Siciliából és Sardiniából, melyek annyira lenyomják a gabna árát, hogy az a szállítási költségen adatik el. 557. u. c. egy millió modius osztogatatik 2 assért; 660-ban ugyancsak éhség alkalmával 1 assért. Azonban ez esetekben csak a természet fukarságával kellett megküzdeni. Egészen más alakot ölt és más jelentőséget nyer a gabna-politika akkor, midőn a földbirtok-politika folytán és Róma hódításai következtében a mezőgazdaság természete megváltozott, a középosztály és különösen a kisparaszt osztály lassanként kiszorított, a szabad munka helyébe a rabszolgamunka lépett és Róma városa egy veszélyes proletariatussal megtelt. Midőn e viszonyok annyira fejlődtek, azaz, midőn az alsó nép insége szükséges következménye lőn az állami politikának és állami intézményeknek, akkor, állami intézmények is szükségeltettek a visszaállások megszüntetésére. A gabnaosztogatás ilykép szükséges intézmény lett.

Már fentebb ismerkedtünk meg néhány fontos okkal, melynek folytán a parasztosztály tönkre jutott. Az ager publicus szülte a nagy birtokokat; a nagybirtokosok az adó alól szabadulván, olesőbban termeltek, mint a kisbirtokos és lassanként kiszorították. Hozzá jött most még az, hogy az állam a hódított vidékekből tributum fejében gabnát kapott és azt olesón eladta. Ez által, valamint azon intézkedés által, hogy bizonyos tartományokból a gabnát csak Rómába volt szabad vinni,

a gabna árát lenyomta; a mezőgazdaság most csak ott volt még némileg lehetséges, hol a nagybirtokkal összekötött előnyök érvényesülnek. A szabad ember a rabszolgaság terjedésével még mint munkás sem talált alkalmazást. Azonban a nagybirtokok és a rabszolgaság terjedésének még egy másik következménye volt. A rabszolgaság, a mint ezt már régen belátták, nehezebb és nagyobb gondot igénylő munkára nem alkalmas. A rabszolgaság nyomában ezért mindinkább eltűnik a gabnatermelés és helyébe lép a marhatenyésztés, hol a munka inkább csak az állatok őrzéséből áll. A gabnatermelés csökkent, a piac ellátása a külföldről történt, és az államnak kellett ennek gondját magára venni. Az állammal osztották e terhet azon nagyravágyó egyének, kik a nép kegyét keresték, hogy annak segítségével magasabb állásokba jussanak. A nép kegyének hajhászatában nagy adósságokba süllyedtek, melyeknek törlesztése aztán a tartományokat zsarolták, a szavazókat megvesztegették és az államot korrumpálták. Appian beszéli, hogy midőn Cäsart prätornak küldték Iberiába, hitelezői visszatartották és Cäsar úgy nyilatkozott, hogy 100 millió sestercre volna szüksége, hogy semmije se legyen; Verres pedig azt mondja, hogy teljesen megelégszik az első év zsákmányával a tartományban, a másodikban gyűjt védői, a harmadikban birói számára.

Az állam előbb csak rendkívüli esetekben és többnyire olcsón adta el a gabnát. Azonban később a kötelező gabnaosztogatás hozatott be. Az első ebbeli törvényt Cajus Gracchus létesítette (*lex frumentaria*), melynek értelmében az állam köteles gabnaraktáraiból a népnek olcsóbb áron gabnát szolgáltatni. (*»Ut populus pro frumento, quod sibi publice daretur, in singulos modios senos aeris et trientes pretii nomine exsolveret.«*) Valamint a Gracchusok többi törvényei, úgy ez sem tartotta magát. Később Saturninus tribun iparkodott azt ismét visszaállítani. 663 ban Livius Drusus egy évre állította vissza; 681-ben pedig hozatott a *lex Cassia frumentaria* hasonló elvekkel. Szerinte fejenként és havonként 5 modius szolgáltatott, melyből 76—90 font kenyér kikerült. A katilina-i összeesküvés alkalmával Cato indítványozza először, hogy a népnek ingyen adassék gabna állandó szabályok szerint; ez indítvány elfogadtatott, mi által az államra 4 millió sesterce teher háromolt. Mások szerint P. Clodius

vitte keresztül 697-ben az első törvényt a gabna ingyenes osztogatásáról. Ez által nemcsak roppant nagy csőcselék édesgettetett Rómába, hanem az állami pénztár is annyira terheltetett, hogy Sulla halála után az állami pénzügyek teljes zavara idéztetett elő. A gabnaosztogatás akkor már 30 millió sestercebe került és az állami bevételek egy ötödét emészté fel. Cäsar a gabnaosztogatást teljesen reformálta. A gabnaosztogatásokban részesülők számát 320,000-ról 150,000-re szállította le; e számot maximál-számnak jelentette ki és a lajstromok évenkénti átvizsgálását rendelte el. A gabnaügy igazgatását két aediles cerealisra bízta. Augustus a néphez irt nyilatkozata szerint ugyanazon szándékkal járt, hogy a gabnaosztogatásokat egészen megszüntesse, de miután — mint mondja — más a népkegy után járó ember által okvetlenül ismét behozatnék, inkább fenntartja. Pontosan gondoskodott a gabnaszállításról és a gabnahajók rendes elküldéséről. A gabnaosztogatást többé nem havonként, hanem minden 4 hónapban eszközölte, de midőn a nép ez ellen zúgolódott, ismét visszaállította a havonkénti osztogatást. A részesülők jegyet kaptak, úgynevezett tessera annonaria vagy frumentaria, melyet a gabnaraktárban elő kellett mutatni. Alatta 200,000 ember részesített az osztogatásokban; midőn azonban 732 u. c. nagy éhség tört ki és a gabnakészlet nem felelt meg, számos, különösen idegen népet a városból kiutasított. Caligula az alamizsnákat a zsidókra is kiterjesztette. Claudius császár idejében nagy éhség dühöngvén, a gabna-kereskedőknek nagy kiváltságok ígértettek és különösen a hajóépítés buzdíttatott. Sept. Severus császár idejében a gabnaosztogatáshoz még az olajosztogatás járult; midőn meghalt, Róma 7 évre volt ellátva gabnával és 5 évre olajjal; egy rész meg is romlott és a Tiberbe dobatott. Heliogabalus alatt számos visszaélés fordulván elő, Alexander Severus ismét a régi elvek szerint szervezé a gabnaosztogatást. Constantin és Valentinian is nagy gondot fordítottak ez ügyre, Julian apostata alatt pedig ismét visszaélések fordultak elő, különösen az, hogy a nép a kiosztott gabnát ismét a gabna-kereskedőknek eladta. A keresztény császárok alatt a rendszer változott; a gabnaosztogatások helyébe a kenyérosztogatás lépett, mely természetesen naponként történt.

A gabnaügy vezetését Rómában már igen korán külön

hatóságok gyakorolták; 313. u. e. említették az első praefectus annonae. Később, különösen az aedilisek hatásköréhez tartozik ez ügy. Cäsar a két aedilis cerealis hivatalát szervezi. Azonban e hatóság sem igen felelhetett meg a nehéz feladatnak. Azért többször külön hivatalnokok delegáltattak e célra. 732-ben Augustus maga veszi át a »cura annonae urbis Romae«-t. A nagy átváltozás, melyen az állami gépezet Augustus alatt átmegy, ezen hatóságot is érinti. A gabnaügy vezetése oly bonyolulttá vált, hogy azt többé évenként változó hivatalnokokra nem lehetett bízni; állandó hivatásbeli hivatalnokokra volt szükség és így létesítették a praefectus annonae-féle állás. Főadata: a fővárosi piacok gabnával, később általában élelmi szerekkel való ellátásáról gondoskodni és az erre vonatkozó összes igazgatási teendőkre felügyelni. Alatta állott az ostiai kikötő felügyelője (procurator ad annonam), a számos ügynökök (frumentatores), kik a nagy birodalomban a termés után utazgattak és az állam számára vásároltak. Caracalla idejében azonban ezen hivatal is megszűnik és helyébe lép a curator miniciae, mely végre a curator aquarummal egyesül. Az alárendelt hivatalnokokhoz a mensores, custodres, codicarii, saccarii, geruli, navicularii stb. tartoztak.

A Rómában szükségelt gabnamennyiség — canon urbicarius — meg volt állapítva. Augustus óta egy teljesen szervezett kataster — rationarium imperii — nyújt erről részletes fölvilágosítást. Csak a császárok idejében szerveztetett a gabnaügy minden ága. Augustus szervezte a classis Alexandriát, mely minden évben járt Egyiptomba¹⁾ és melynek megérkezése Ostiában egy toronyőr által jeleztetett. Ha azonban tovább elmaradt vagy szerencsétlenség érte, akkor a nép nyugtalankodott, a praefectus urbis és mások áldozatokat hoztak Castor- és Polluxnak, hogy az isteneket kiengeszteljék. Aegyptom Augustus kormányzata alatt 20 millió modiumot szolgáltatott. Miután azonban az egyiptomi termés nem volt mindig bőséges, Commodus egy numidi hajót is rendelt, classis africana. Ostiából a gabona nagy edényekben (amphora) Rómába hozatott, hol a nagy államraktárakban, — melyeknek száma 300-ra emelkedett, — lerakatott. Ezen raktárak kőből épültek és erődökhöz hasonlítottak.

¹⁾ Ilyen alexandriai gabna-hajón jött Pál apostol Rómába.

Az ager publicus tönkretette a középosztályt és szülte a gabnaosztogatásokat; a gabnaosztogatások pedig szülték a proletariátust, tönkre tették a mezőgazdaságot, szülték a pénzügyi zavarokat, de megsemmisítették a demokrátiát is, és ezentúl az egész kormányzat egy egyszerű formulán alapszik: »Il despota dava il frumento e il popolo gli applausi« (Mengotti). Miután a gabna ára, mint láttuk, nagy szerepet játszik, tegyük erről is néhány megjegyzést.

A gabna ára egészen a puni háborúig igen olcsó volt — *incredibilis annonae vilis* — mondja Plinius; igen gyakran leszállt egy modius ára 1 assra; az átlagos ár $2\frac{1}{2}$ —3 ass közt ingadozott. Polybios szerint az ő idejében (121 K. e.) a sicíliai medimnos ára 4 obulus volt. Tekintettel a pénz és mérték nehéz megállapíthatására, legjobb a tiszta ércben történt számítás. Letronne szerint 50-ben K. e. egy font ezüst 2681-szer értékesebb volt, mint egy font buza; Say pedig egy hectoliter buza árát 270 gran ezüsstel számítja. A köztársaság első korszakától egészen az első caesarok idejéig a buza ára ötszörösére emelkedett és Roscher szerint a Plinius idejébeni árak egyenlők az angol árakkal a 19. században. Dureau de la Malle szerint az átlagos olcsóság túlozva volt. Véleménye szerint a modius ára a köztársaság végén 4 sesterce volt. A buza ára ugy viszonylott az ezüsthöz, mint 1:1704. Későbbben a buza ára emelkedett. Ugyanezen eredményhez jutott Jakob: »The price of bread in Rome when Pliny lived seems to have been nearly the same or little lower than it usually is in our day in London«. Az árak ingadozása is igen jelentékeny volt; míg közönséges időkben a modius ára $\frac{3}{5}$ denar volt, addig az a polgárháború alatt 5 denárra, a nagy éhség alatt Augustus idejében $5\frac{1}{2}$ denárra emelkedik.

A mint már az eddigiekből következtethetni, a gabnakereskedők nem igen kedveltegyéniségek lehettek, bár nyereségük már azért sem lehetett itt túlságosan nagy, mivel velök legalább Rómában az állam versenyzett; a tartományokban pedig a helytartók voltak, kik gabnát zsaroltak. A gabnakereskedők »dardanarii«-nak neveztettek, mitől a gabnauzsora büntette (dardanariatus) származik. Még a pandektákban is minden ez ágból származó nyereség gabnauzsorának neveztetik. (Pand. XLVII.)

Az eddig említett körülményeken kívül a császárok alatt még más körülmények gátolták a mezőgazdaság fejlődését. Ilyenek a nyomasztó adók, a magas kamatláb, a császárok által a postaszolgálat érdekében behozott fuvarkötelezettség. Egyes császároknál mutatkozik ugyan a törekvés e terheket könnyíteni, vagy egészen megszüntetni; a fuvarkötelezettség eltöröltetik. Sőt találunk említést egy kölcsönpénztárról, melyből kisebb földbirtok megvételére egyesek 4⁰/₀-nyi kölcsönöket kaptak azon föltétel alatt, hogy a jövedelemből a tartozást törlesztik. Ezen korszakban találkozunk a kolonatussal is, mely a jobbágysággal való hasonlatosságnál fogva a jogtudomány egyik érdekes vitakérdését képezi. A hasonlatosság nem is tagadható; de sem azt nem lehet bizonyítani, hogy a jobbágyság a kolonatusból keletkezett, sem azt, hogy ugyanazon körülmények szülték a két intézményt. Mert — a mint Savigny megjegyzé — míg a kolonatus a római birodalom hanyatlásával fejlődik, addig a jobbágyság új államalkotások lényeges intézményeként szerepel. A mi pedig a kolonatus természetét illeti, úgy a kolonus a földhöz kötött bérlő volt, ki a földet úgy mint sajátját mivelte és a jövedelemből egy bizonyos részt fizetett. Arra, hogy személyes szolgálatokra köteleztettek volna, semmi bizonyíték nincs. Szoros joguk a földre nem volt; de miután az állam rendészeti és pénzügyi szempontból kívánja hogy a jószágon maradjanak és a canon, melyet fizettek, fölemelhető nem volt, állásuk teljesen biztosítva volt. Vagyont is szerezhettek, de annak elidegenítése többnyire tilos volt. Nevök, részint mivel örök haszonbérben állottak originarii, részint az általuk fizetett fejadó miatt adscriptitii, tributari, censiti, avagy a földhöz való viszonyoknál fogva coloni, rustici, inquilini.

A parasztosztály anyagi viszonyainak kedvezőtlen fejlődése még egy mély sebet ejtett a társadalom testén. A parasztosztály eladósodott és a létező viszonyok közt az eladósodottság valóságos társadalmi baj lett, mely az állam nyugalmaát megzavarta, a parasztokat ősi tűzhelyeikből kiszorította és a polgári erényeket elfojtotta. Tekintsük röviden e pathologikus processust. A számos háborúk folytán a parasztok elhanyagolták földjeiket és kölcsönökre szorultak; a gazdag osztályok pedig, kik azon nézetnek hódoltak, hogy minden iparos és kereskedelmi foglalkozás

polgárhoz nem illő, vagyonukat másképen nem hasznosíthatták, mint földvétel és pénzkölcsönzés által. Így az egyik oldalról a szükség pénzt felvenni, a másik oldalról a hajlam pénzt kölcsönözni, a kölcsönügyleteket szaporította. A kölcsönügylet a római jog szerint igen súlyos föltételek alatt történt, a mely föltételek még szigoruabbakká váltak az által, hogy a kölcsönzők egy jogilag alárendelt külön osztályhoz tartoztak. A kölcsönügylet (*nexum*) pedig annyit jelentett, mint az adós személyének föltételes eladása azon esetre, ha tartozását nem teljesitené. A hitelező részekre vágathatta az adóst (*partim secare*), eladhatta (*trans Tiberim*) rabszolgának, vagy elvihette házába és ott munkásként foglalkoztathatta. Ezen joga a hitelezőnek nem is szorítkozott csak az adós személyére, hanem kiterjedt családjára és háznépére. A római állam első korszakában a hitelező leginkább az adós személyében talált biztosítékot, nem pedig a vagyonban, mi alkalmasint arra vezethető vissza, hogy az ingatlan vagyon ez időben még a törzsvagyon jellegével bírt, az ingó pedig jelentéktelen volt. Ép azért némileg szükséges lehetett a hitelezőt a személy ellen a legerősebb jogeszközökkel felruházni, mivel csak ez által volt módjában, magát csalások ellen biztosítani.

Ezen, a római ősi jogszellemből folyó szigorú adóssági jog oka volt a Rómában gyakran ismétlődő plebejusi lázadásoknak. Az állam a közjó szempontjából nem mulaszthatta el ezen bajok orvoslását keresni: »*Salutis omnium causa aliqua sublevatio et medicina quaesita est*« (Cic. de rep. II. c. 34). Főleg két irányban érvényesíthette reformáló tevékenységét; az első a szigorú adóssági jog enyhítése, a második pedig a kamatláb szabályozása. Az adóssági jog átalakíttatott; a személy lekötése megszűnt és a vagyonelleni végrehajtás lépett előtérbe, mi a *lex poetilia* által történt; végre Caesar a csődintézményt reformálta, mi által az adós vagyonának átengedése által megszabadult. Sokkal nehezebb volt a kamatláb törvényes szabályozása. Magában véve és elvileg a rómaiak azon fölfogásból indulnak ki, hogy a kölcsönért kamat fizetendő. Így keletkezett az *antichresis tacita*, az *indebitae usurae* vissza nem követelhetése. Seneca pedig azt mondja: *Ingratus enim est, qui beneficium reddit sine usuris*. Ezen alapon sokkal egészségesebben fejlődhetett a kamattörvényhozás, mint a zsidó vallásban és az egyházi dog-

mában kimondott kamattilalomból. Tacitus szerint az első kamattörvény a tizenkét táblás törvényekben bennfoglaltatik. A kamat 1 százalékra állapított meg havonként (*centesimae usurae*): *ne quis unciario foenore amplius exerceret* (Tac. ann. VI. 16). Nem járulhatunk azon nézethez, mely szerint ez 1 százalékot egy évre jelentett volna. Livius szerint pedig az *unciarius* kamatláb 393. u. c. hozatott be. Az uzsorának büntetése a kamat négyszerese *manus injectio*val volt: azonban a követelés azért nem volt semmis. Az *anatocismus* ez időben még nem fordul elő, a mi némileg onnan származott, hogy a kölcsönöknek rendes időtartama 10 hónap levén, a túlságos *anatocismus* ez által ki volt zárva; korlátozta ezt különben is az *alterum tantum*róli jogszabály, melynél fogva a hátralevő kamatok a tőkénél nagyobbra nem emelkedhetnek. A mi azonban a törvény érvényesítését illeti, megjegyzendő, hogy ez csak római polgárokat kötelezett. Ezen megszorítás lehetségessé tette, hogy nempolgárok közbenjárása által a törvény megtámadtassék. Csak a *lex sempronia* 561. u. c. szüntette meg ezt, a mennyiben a római kamattörvénynek nempolgárok is alávetettek. Valószínű továbbá az is, hogy a törvény már céljánál fogva, csak Olaszországra vonatkozott, míg a tartományokban a kamatláb szabadon szabályoztatott. Ez által megmentettek a római pénzüzérek maguknak egy nagy üzleti kört, mely a köztársaság idejében reájok nézve már sokkal fontosabb volt, mint Róma és Olaszország. — Az *uncialis* kamatláb azonban később felére szállíttatott le, sőt egy radikális néptribun, *Genucius*, a kamatvételt egészen megtiltani kívánta; azonban törvénye vagy általában nem lépett életbe, vagy a gyakorlati élet pressiója alatt csakhamar mellőztetett. A kamatláb szabályozása újból igen fontossá válik a császárság idejében. *Tiberius* újból fölállítja az *unciarius* kamatlábat, de a tőke nagy pusztítása, a roppant fényűzés, a terjedő elszegényedés ezt valamint a későbbi cézárok ez iránybani törekvéseit meggyújtotta.

Az adóssági jog nagyon terhes volt. A szegény paraszt, ki hazájáért küzdött, önmagát felfegyverezte és zsoldot nem kapott, a tőkések áldozatává lett. Kénytelen volt birtokát elzálogosítani; a haszonélvezet a zálogtulajdonosé volt. De a paraszt tartozott az adót fizetni, mely az adósság levonása nélkül számíttatott ki. A mellett a *patricius* birta az *ager publicus*t is, mely után adót nem fizetett.

Ezért is a bajok orvoslására gyakran még sokkal radikálisabb intézkedésre volt szükség. Servius Tullius sajátjából fizette a nép adósságait. 403-ban Valerius Publicola indítványozta, hogy a magán adósságok törlesztessenek olyképen, hogy azok adósságait, kik biztos kezeseket tudnak állítani, az állam törleszti; ha valaki vagyonnal bir, és hajlandó azt átengedni, ez megbecsültetik és a tartozás fejében a hitelezőnek átadatik. Licinius második rogatiója követeli, hogy az adósságból a fizetett kamatok levonassanak és a maradvány 3 évi egyenlő részletekben törlesztessék. (»Ut deducto eo de capite, quod usuris pernumeratum esset, id, quod superesset, triennio aequis portionibus persolveretur«.) A 468-ban u. c. történt secessiónál a janiculusra a néptribunok általános adósság-eltörlést vagy a liciniusi törvények keresztültvitelét követelték. 665-ben u. c. a szövetséges háború alkalmával Rómában zavargások fordultak elő az adósságok miatt, melyek alkalmából Asellio praetor megöletett. Cézár a hátralévő kamatokat eltörölte, a fizetéseket a tőkéből levonta, és a kölcsönügy előmozdítására megtiltotta, hogy akárki 60000 sesterciánál több készpénzt tartson, a hitelezőket pedig kényszerítette az adósok vagyonát a becslési áron elfogadni. Erről maga így ír: Constituit ut arbitri darentur, per eos fierent aestimationes possessionum et rerum, quanti quaeque illarum ante bellum fuissent, atque eae creditoribus traderentur. (bell. civ. III. 1.) Tiberius császár, mint már említve volt, visszaállította a régi uncialis törvényt és 18 havi határidőt szabott a régi ügyek szabályozására. Midőn azonban az e törvény által okozott rémülés folytán a bukások száma csak szaporodott, és a zavar emelkedett, Tiberius maga adott kamatnélküli előlegeket 100 millió sesterce erejéig mindazoknak, kik kettős zálogot tudtak nyújtani.

Az adósságok eltörlése igen káros következménnyel jár és célját el nem éri, mint ezt Cicero helyesen kifejtette. A hitelezők megkárosíttatnak, a létező rend ellenségei lesznek, az adósok pedig nem lesznek háladatosak, és nem mutatják örömeiket, nehogy a fizetéseképtelenek közé számíttassanak. A hol ellenben mindenki tudja, hogy adósságait fizetni kell, óvatos lesz pénzek föl vételénél, azok használásánál és korán fog azok visszafizetéséről gondoskodni.

Az adóssági viszonyok könnyítésére alkalmazott intézke-

dések az említettekkel még koránt sincsenek kimerítve. Ide célzott azon törvény, hogy az adósokat a háború tartama alatt nem szabad bántani; egy későbbi időből származik azon törvény, hogy a fiúknak nem szabad a szülők halála esetére kölcsönöket adni. Többször olvassuk azt, hogy a kamattörlesztés céljából az ass értéke leszállított, egy az ókorban többször alkalmazott és a Solon-féle Seisachtheiában is érvényesített expediens.

Ezen törvények által a kölcsönügyletek szabályoztattak és korlátoltattak, mi annál fontosabb, mivel a ritka kivételek közé tartozott, hogy az állam az egyén szabad cselekvési körét megszorította. Azonban oly korszakokban, midőn az adóssági viszonyok tényleg már viasz állapotokat szültek, ily törvények nem voltak elegendők; a létező bajt kellett orvosolni, a túlterhelteket megkönnyíteni; a szerzett jogok, a quaesita jura elméletét az állam magasabb érdekében meghazudtolni kellett. Erre szolgáltak a »novae tabulae«, »novum folium«, az új adóssági táblák: többnyire egyenlők a tényleg létező adók leszállításával. Már a királyok idejében találkozunk ily iniézkedéssel.

A hitelügy és vele kapcsolatban a pénzüzet Rómában annál fontosabb lett, minél nagyobb terjedelmet nyert a birodalom. A tartományok gazdasági összeköttetése az ország központjával, nevezetesen az adók szolgáltatása alkalmat nyújtott számos pénzoperációra. Ehhez járult a római állam fejlődő kapitalistikus jellege, melynek megfelelőleg az állami funktiók nagy részét, nevezetesen pedig az adó behajtását bérbe adták. E célból alakultak pénztársulatok, melyek az adókat bérbe vették (*societates vectigalium*) későbbben azonban mindenféle vállalatokba bocsátkoztak, melyre nagyobb pénzösszegek szükségeltettek. Így történt, hogy ilyen társulatok a legkülönbözőbb üzletekkel foglalkoztak; az adók behajtásához járultak nagyszerű állami építkezések, vagyontömegek kezelése, örökségek és csődök lebonyolítása stb. Legyen szabad ezen legfontosabb kereskedelmi ágról néhány adatot közölni.

A római társadalomnak tisztán haszonelvi (*utilitarius*) szervezésének okvetlenül oda kellett vezetni a kereseti társadalmat, hogy különösen ez ágát a kereskedelemnek, a pénzüzetet, mintegy klasszikai tőkélyre emelje, de egyuttal szívtelen haszonlesés eszközévé tegye. Előadásunk folyamában különben

több okot hozhattunk már fel, mely ugyancsak e processust előmozdította. A birodalom kiterjesztése és az avval járó tributumok beszedése, a hadsereg szállítása és ellátása, nagy építkezések a tőkét roppant nagy szerepre emelték. Az első pénzüzletek a pénzkölcsönök voltak, melyek egyes szükséglők által felvétettek. Evvel talán egyidejűleg, de mindenesetre a más nemzetekkel való érintkezés folytán, a pénzváltás is előfordult. A fölváltásért bizonyos díj fizettetett, *collybus*, miért is az ezen üzlettel foglalkozók *collybistae*-knek neveztettek. Azon szoros összeköttetés, mely a pénzüzlet egyes ágai közt létezik, kétségtelenül itt is csakhamar oda vezetett, hogy a pénzüzetek letéteket is átvettek. Ezen letételek kétfélék voltak, tulajdonképeni letétek és ugyn. szabálytalan letétek (*depositum irregulare*). A letét mindegyik neme sajátságos új üzleti ágakat fejlesztett. Az elsőből fejlődött a *receptum*; a letéteményes a letét fejében elvállalta, hogy a letevő számára fizetéseket fog teljesíteni: *recipiebat se soluturum*, a mi ismét nem egyéb mint az újkori folyó számla; ez a *transcriptio a loco ad locum*, a *persona ad personas*. A szabálytalan letét pedig a kereskedelmi és vállalkozói hitelt fejlesztette, mivel a pénzüzetek általa nagyobb tőkék fölött rendelkeztek és azokat a kamatfizetés által magukhoz vonzották. A kölcsönügyletek, melyek ebből fejlődtek, ismét igen sokfélék; különösen említettik a *foenus nauticum*, *pecunia trajectitia*, a hajókölcsön, melyek sajátsága a törvényesnél magasabb kamatlábban áll.

A banküzlet szervezete is az üzletek szaporodásával fejlődött, azonban az önálló értékpapírok létesítéseig nem jutott el. Az üzletek alapja a háztartási könyv volt, melyet minden római családban vezettek, de a melynek vezetése későbbben, úgy látszik, épen azért szűnt meg, mivel számosan bankárokkal lévén összeköttetésben, vagyonuk kezelését olyanokra bízták. A bankárok köteleztettek két könyvet vezetni: az *adversaria*, vagy tisztátlan naplót, a melyből a tételek a személyenként beosztott *codex* vagy *tabulae*-be átvezettettek és pedig egymással szemben a követelések és tartozások, *acceptum et depensum*; a bankár köteleztetett *eliensének* a könyvnek *reá* vonatkozó részéből kivonatot adni, *editio rationum*, csak hogy e tekintetben a bankárok érdekében is bizonyos megszorítások tétettek.

A forgalom élénkülésével a jogviszonyok ezen terén is meghonosultak az írásbeli szerződések, csak hogy azoknak jogi erejét az *exceptio non numeratae pecuniae*vel mindig megsemmisíteni lehetett. Későbbben azonban e tekintetben is egy lépést tesz a jog, a mennyiben ezen *exceptio* hatályát és használatát az aláírás valódiságára megszorítja; ha az aláírás elismertetik, egyéb az objectív viszonyokból származó kifogás többé nem engedtetett meg. Az okmányoknak a császárok idejében gyakran előfordult hamisítása ellen pedig bizonyos törvényes intézkedések tétettek, mint pl. Justinian alatt (Nov. 82) *de instrumentorum cautela*.

Egészségtelen alapon fejlődött a földbirtok-rendszer, mert privilegiumokat szült, egészségtelen alapon a gabnakereskedés, és a mint fentebb láttuk, az adósságügy, és végre egészségtelen alapon nyugvott a munkarendszer is. Nézzük ezt közelebbről.

A munka Rómában úgy, mint Hellasban, meg volt vetve. »*Iliberales autem et sordidi quaestus mercenariorum omniumque quorum operae, non quorum artes emuntur. Est enim illis ipsa merces auctoramentum servitutis. Sordidi etiam putandi qui mercantur a mercatoribus quod statim vendant, nihil enim proficiunt, nisi admodum mentiantur! Opificesque omnes non sordida arte versantur, nec enim quidquam ingenuum potest habere officina*« (Cicero de offic. lib. I. cap. 42.) Kevésbé megvetett a nagykereskedelem. *Mercatura autem si tenuis est, sordida putanda est; sin autem magna et copiosa, multa undique apports, multisque sine vanitate impertiens, non est admodum vituperanda* (Cic. l. c.)

Ennek következtében munkások, napszámosok (*operarii mercenarii*) rabszolgák voltak. A rabszolgamunka terjedését sok körülmény mozdította elő. A rabszolgák annál inkább használtattak, mivel a hadkötelezettség által nem terhelve, alkalmazásuk által a munka folytonossága jobban biztosított. A rabszolgák száma tehát ez okból is szaporodott. Hozzájárult még azon fontos körülmény, hogy a római jog felfogása szerint ugyan rabszolgák által lehetett szerezni, polgárok által pedig nem, vagy csak kényelmetlen formák megőrzése mellett, mert minden polgár csak magának szerzett.

Comte Károly szerint a munka megvetését az arisztokratia

a középosztály vesztére gondolta ki, mely most egyetlen keresetforrásától meg volt fosztva és miután úr és rabszolgatartó nem lehetett, vagy tönkre ment, vagy rabszolgává lett.

A köztársaság első korszakában mindamellett a rabszolgák száma csekély volt. Jogi állása is e korszakban nem volt oly rossz. Hiszen gyakran magasabb műveltséggel bíró rokontörzsek szolgáltatták azokat. A különbség — mint Ihering mondja — kevésbé a jogi, mint az emberi sférában keresendő. Ez azonban teljesen megváltozott, midőn a rabszolgák termelési eszközzé váltak, melynek alapján egészen új gazdasági módszerek keletkeztek. Most arra irányult a törekvés, mentől több értéket belőlök kiizzasztani, mentől nagyobb rentét belőlök kisajtolni, mert ne feledjük el, hogy a rabszolga ez időben a legelterjedtebb fruktifikáló eszköz volt, úgy mint jelenleg az értékpapír.

A rabszolgák száma nagy házakban roppant nagy volt; C. Claudius Isidorus, ki a polgárháború alatt sok rabszolgát vesztett, mindamellett 4116 rabszolgát hagyott hátra.

Tiberius Gracchus beszéli, hogy numantiai útján, az etruriai birtokokon csak rabszolgákat látott. Ez állapot sok aggodalmat keltett; több rendbeli törvény hozatott, mely az állami földek haszonbérloít kötelezte, hogy bizonyos számú szabad polgárnak adjanak foglalkozást, de ezen törvények halvaszült intézkedések voltak és Cézár utasítása is, hogy a pásztorok harmadrésze szabad emberekből választassék, nem volt életképes.

A pénzgazdaság áthatásával a rabszolgák állása is lényegesen megváltozott. A régi egyszerű viszonyok között, midőn a munka a személyes szükségletek kielégítésére és nem a nyereség kielégítése czéljából történt, a rabszolga helyzete nem volt oly nyomasztó; az egyszerű életmód nem okozott még jelentékeny különbséget ur és rabszolga közt. Midőn azonban a birodalom nagyobbodásával, az élet finomításával a birvág roppant módon fokozódott és aljas és az állam jólétét veszélyeztető eszközökhöz nyult, midőn a hazafiság helyett csak a pénzvág vezette a polgárokat cselekedeteikben, midőn »omnia venalia«, a bölcsész bölcsesége, a szónok nyelve, az államférfi befolyása, a bíró esküje, a vezér dicsősége, a katona kardja, a nép választójoga, és sokaknál a szabadság és a haza: természetes, hogy a rabszolga helyzete is nagy vál-

tozáson ment át. Ezentúl minden kereset alapja a rabszolgaság lett és miután a kereseti és üzleti életben a nemesebb érzületek némaságra vannak ítélve, a rabszolga is emberi viszonyából kivetköztetett és tisztán anyagi eszközzé fajult, eszközzé, a melylyel való bánás tisztán az anyagi érdek által szabályoztatott. Így történt ez a mezőgazdaságban, az iparban és a kereskedelemben.

A köztársaság azonban, mely a szabad proletariatus helyzetének javítására számos intézkedést tett és e nehéz kérdés megoldása körül legeseménydúsabb éveit töltötte, a nem szabad proletariussal, a rabszolgákkal, nem törődött. Teljesen megtagadtatván tőlök az emberi jogok, az élet logikája arra kényszeríté a rabszolgákat, hogy maguk lépjenek föl emberi joguk visszaszerzése miatt. Így történt ez Görögországban és hasonlóképen Rómában is. Az első összeesküvés rabszolgák közt ugyanazon időbe esik, mint az első társadalmi lázadás. 334 u. e. Számos rabszolga Rómát éjnek idejében felgyújtani és a várat és a kapitoliumot birtokába keríteni akarta. Ezen két hely birtokában a többi rabszolgákat a fölszabadítás munkájára felhívni, az urakat megölni és birtokaikat egymás közt felosztani, volt tervök. Azonban ez megghiusult és a vezérek keresztre feszítettek. Ekkor azonban a rabszolgagazdaság még korántsem érte el tetőpontját; csak a második puni háború óta szaporodik roppant mértékben a rabszolgák száma és fejlődnek élesebben a rabszolgagazdaság felé vezető irányzatok. E háborúk alatt különösen a parasztosztály nagyon szenvedett, mely fegyverekhez szólítva, kénytelen volt földjét elhanyagolni; számosan elestek, kiket rabszolgák által kellett helyettesíteni. Az állami birtok növekedett és bérbe adatott; így bérbe adatott Sicília, bérbe adattak a spanyol bányák. Tartozásait is az állam gyakran földekben fizette meg. Így keletkeztek latifundiumok, melyek csak rabszolgákkal műveltethettek. Ugyanez irányban hatott az állam gabnapolitikája, a gabnaosztogatások, melyek a kis gazdát tönkre tették és a földműveléssel szemben a marhatenyésztésnek kedveztek. A művelt földek eltűntek és helyettük találunk roppant terjedelmű legelőket; a vidék népessége mindinkább fogyott, vele a biztonság, melyet a rabszolgák és rablók közreműködése tönkre tett. A rabszolga lázadások gyakrabban ismétlődnek, legyőzések mind

nehezebbé vált. 556 u. c. Latiumban tört ki egy lázadás. Főhelye Setia volt. Azonban a lázadás L. Cornelius Lentulus, városi praetornak elárultatott, ki a lázadást elnyomta; azonban alig hogy Rómába visszatért, a lázadás újból kitör és csak második föllépése után csillapított le teljesen. Két évvel reá (558) a lázadás Etruriában tört ki és oly mérveket öltött, hogy M. Acilius Glabrio praetor egy egész legióval küldetett ki annak elnyomására. A lázadás még nem volt teljesen szervezve, de ennek daczára csak nehezen győzetett le. Nehány évvel reá új rémhírek érkeztek egy a pásztor-rabszolgák közt terjedő nagy összeesküvésről, mely rablás és gyilkolás által az országutakat bizonytalanná tette. Tíz éven át (562—572) évenként egy hadi hatalommal fölruházott praetor küldetett Tarentba, hogy a vidéket őrizze. Mindamellett (569) egy nagymérvű összeesküvés nyomára jöttek, melynek elnyomására L. Postumius küldetett ki. És mindez a pénzgazdaság fejlődésének csak kezdő stádiumában történt; a rómaiak azonban vagy nem tudták, vagy korlátolt önzésükben nem akarták a fenyegető bajokat orvosolni és így a titkos tényezők tovább működtek, a betegség visszatarthatlanul fokozódott, terjedt és rosszabbult.

A birodalom hatalmának emelkedésével, a pénzgazdaság keresztülhatolásával, a szabad proletárok állami subventiójával a rabszolga-rendszer mind nagyobb mérveket ölt és vele együtt a veszély, mely ezen állam- és társadalomellenes tömegekben rejlett. E viszonyok leggyorsabban Siciliában szülték a katasztrófát. Valamint minden római tartomány, úgy e sziget is első sorban pénzügyi tekintetek szerint igazgattatott. A római vállalkozók poton áron vásárolták össze a telkeket és rablógazdaságot honosítottak meg. A földbirtokosok száma roppantul csökkent. Az alsóbb parasztosztály ezeknek versenye és a súlyos gabnatized nyomása alatt tönkre jutott. A gabnaárak igen alacsonyra csökkentek azon intézkedés folytán, hogy minden gabnát Rómába kellett szállítani és így a piac meg volt szorítva; a gabnatermelés csökkent, a marhatenyésztés terjedelme emelkedett. Ezen háttérrel még élesebben emelkedik a rabszolgaság; Sicilia el volt árasztva rabszolga munkásokkal. A bánásmód a lehetőleg legrosszabb volt. A hol még mezőgazdaság létezett,

a rabszolgák csordánként szigorú felügyelők alatt éltek; lakásuk egy jól őrzött laktanya volt, félig földalatti épület, keskeny ablakkal, honnan a rabszolgák lánczokba verve, a homlokon és tagjaikon bélyegezve, reggel kihajtottak a munkára, melynél a nap leáldozásáig kellett kitartaniok. Sokkal kedvezőbb volt a pásztorok sorsa, kik nagyobb szabadságban éltek. Ép ezek sorában keletkeztek a rend és biztonsággal legveszélyesebb ellenei. Nemsokára az utak bizonytalanok lettek, naponként történtek rablások és gyilkosságok. Az urak maguk még buzdították erre rosszul tartott rabszolgáikat. Csakhamar oda fejlett az ügy, hogy egyszerű rendészeti intézkedések nem használtak; a kormány beleavatkozott. De attól nem lehetett sokat várni, mivel az érdekek annyira összeforrtak, hogy a nagybirtokosoknak nem kellett épen nagyon félniök. De a hol a társadalmi testet mély társadalmi bajok rágják, ott legkönnyebb az ellentállás szervezése: ez itt is történt. A rabszolgák szövetkeztek és zsarnokaik meggyilkolása felett tanácskoztak. Enna, egy magas hegyesúcson fekvő és rabszolgákkal telt város, a hol úgy látszik a rabszolgák gyöttrése a legirtózatosb alakokat vette föl, központja lett az összeesküvésnek, melynek intéző feje Ennius vala. Az összeesküvés kitört: az urak kegyetlen visszatorlást szenvedtek; rabszolga királyság szerveztetett és Ennius lön a király. A fölkelés szabályoztatott és a szomszéd vidékekre terjesztetett ki, a felkelők a fegyverforgatásban gyakoroltattak és nemsokára 10,000 ember volt felfegyverkezve. A fölkelés sikere a sziget déli részében egy másikra buzdított. A Rómából érkezett praetor megveretett és a lázadók száma gyorsan növekedett. Közel kilencz évig tartott e harc: a római seregek egy talpalatnyi földet sem tudtak nyerni, sőt ellenkezőleg Ennius az egész sziget ura lön. A baj növekedett, midőn az események befolyása alatt Olaszországban is kitörtek lázadások, így Alsó-Olaszországban, Latiumban. Csak nagy erőmegfeszítés után sikerült Ennat bevenni, Ennius megszökött, de későbben elfogatott; a rabszolgák nagy része keresztre feszítettetett. Ez röviden az első siciliai rabszolgalázadás története. Egy új lázadás színhelye Ázsia lett, midőn Attalus, a pergamosi király halála után, végrendeletével szemben, mely a római népet nevezé ki örökösének, Aristonikus, Attalus mostoha testvére, igényt támasztott a pergamosi trón iránt.

Aristonikus az akkor a kisázsiai rabszolgák közt fejlődő forrongást céljaira felhasználta, a rabszolgáknak visszaadta a szabadságot, számos szegény szabad embert gyűjtött maga körül és egy új, a szabadság és egyenlőségre alapított állam alapítását ígérte, melynek polgárait »napállampolgároknak« (ἡλιοπολίται) nevezé. Ezen tartományokban is a pénzgazdaság kinövései nagy mértékben kifejlődtek és Aristonikus az osztályharcz zászlóját bontotta ki. Nemsokára az egész pergamosi birodalom hatalmában volt. A rómaiak nagy erőfeszítést fejtettek ki a lázadás elnyomására, mi hosszú harcok után sikerülvén, a lázadókon iszonyú boszút állottak. Így végződött a nagy mozgalom ezen kiágazása.

A legnagyobb sebeket ejtette a rabszolga-rendszer az állam testén a szabad munka kiszorítása által, mely a népesség nagy tömegének egyetlen fenntartási módja. Munka nélkül csak két osztály élhet: a koldus és a gazdag. Ez beteljesedett Rómában.

Rómában a vagyonegyenlőtlenség igen korán fejlődött. Servius Tullius alkotmányában az első osztály normalis vagyona tizszer nagyobb, mint az utolsóé. Ancus Martius és Servius Tullius korszakának számos eseménye is ezen vagyonegyenlőtlenségről tanuskodik, mely egyuttal számos polgárnak eladósodásával járt együtt. Ezen egyenlőtlenségek a respublica idejében még emelkedtek. L. Marcius Philippus mondja, midőn tribunatusa alatt a földtörvényt behozta, hogy nincsen az államban 2000, kinek vagyona volna: qui rem haberent: a többiek Cicero szerint (p. Coel. 32.) hitel nélkül, remény nélkül, baza nélkül és vagyon nélkül.

Milyen vagyonok halmozottak össze Rómában, mutatják a következő példák. Nehány afrikai nagykereskedő, kiknek vagyona Pompejus bukása után elkoboztatott, 100 millió sesteracet¹⁾ birt, Pompejus vagyona 70 millió sesteracet tett; Marcus Crassus, daczára nagy pazarlásának, 170 millió sesteracet hagyott hátra. Aesopus, a színész, 20 millió sesterec vagyonnal birt. Cézár maga, kinek minden aktívája levonása után 692-ben 25 millió sesterenyi adóssága volt, néhány évvel reá, miután a galli háború prédájával visszatért, Rómában egy forum építéséhez fogott, melynek csak telke 100 millió sesterecebe került. Augustus 1.200.000 sesterecbe állapította meg a senatorok

¹⁾ A sesterec értéke a köztársaság idejében Mommsen szerint, 1 garas 6 pfenniggel egyenlő porosz pénzben; azaz értékét 23 krajczarra o. é. teszik.

minimális vagyonát. Augustus örökösei előtt mentegeti magát, hogy nekik csak 150 millió sester cet hágy, holott ő az utolsó 20 év alatt 1400 milliót szerzett végrendeletekből.

Egyes korszakokban annyi pénz jött a római piacra, hogy ennek következtében nagy ármozgalmak állottak be. A karthagói békekötés után 123,000 font ezüst jött Rómába. Paulus Aemilius 6 millió tallért hozott Macedoniából, Scipio 14,332 font aranyat és sok ezüstöt hozott Spanyolországból. Midőn az aquilejai bányák megnyittattak, annyira szaporodott az arany mennyiség, hogy értéke egy harmaddal csökkent. Midőn Cézár a római kincstárban levő aranyat elköltötte, értéke jelentékenyen leszállt. Az alexandriai diadal alkalmából az Augustus által Rómába hozott nagy kincsek következtében oly nagy pénz bőség volt, hogy a földek ára jelentékenyen emelkedett, ellenben a kamatláb leszállt.

A nagy vagyonok hatása a személyes szolgálatok magas díjazásában is mutatkozott. A színészek jutalmazása igen nagy volt. Portius minden fellépésért 4000 sester cet kapott önmaga, évi bevétele 600,000 sester cre becsültetett, egy színésznőé 200,000-re. Aesopus (színész) 20 millió sester cet hagyott hátra. Tiberius a színészek jutalmát leszállította. A színészek iskoláik által is sok pénzt szereztek. Az orvosok is nagy jövedelemmel bírtak. Q. Stertiniusnak 600,000 sester cnyi jövedelme volt; később, mint a császár első orvosa 500,000-el megelégedett; testvére ugyanennyit kapott; 30 millió sester cet hagytak hátra; ugyanannyit tett Arruntius hagyatéka. Hasonló adatokat birunk más orvosokról. Csak igen gazdag emberek tudtak egy hírneves orvost fizetni; így Charmis 200,000 sester cet követelt egy betegjétől. Servi literati 200,000 sester cet és többet kaptak. Tiberius adott Asellius Sabinusnak egy költeményért, melyben egy gomba, egy szalonka és egy fenyőmadár a rang fölött küzdenek, 200,000 sester cet. A tudomány mikénti díjazása abból tűnik ki, hogy Plinius Secundus az electorum commentarii-ért (kivonatok különböző munkákból 160 kötetben) Licinius Largustól 400,000 sester cet kapott. Tanítók is gyakran igen magas jövedelemre tettek szert. Rhenius Palaemon 400,000 sester cre teszi évi jövedelmét.

A vagyonegyenlőtlenségnek, szemben a szükségek emel-

kedésével és a vagyonszerzési módok szaporodásával azon hatása is volt, hogy erkölcstelen és jogtalan vagyonszerzési módok terjedtek el. »Unde habeat, quaerit nemo, sed oportet habere« (Juvenal). A provinciák zsarolása, az adók bérbevétele, gabna-szállítások és építkezések az állam számára erre elég alkalmat szolgáltatottak. Cassius triumvir igen potom áron vásárolta össze tűzvész után az ijedtség első idejében a károsított és veszélyeztetett házakat, azután kiépíttette és bérbe adta azokat. Sőt Cézár első konsulatusa idejében 3000 font aranyat lopott a kapitóliumból és helyére aranyozott érczet tett. Sulla három templomot rabolt ki: Delfiben, Epidaurusban és Olympiában. A példát, a mit a magas hivatalnokok adtak, a kisebbek utánózták. A scribaek fizetett hivatalnokok voltak, de a fizetés csekély lévén, minden eszközt felhasználtak a vagyonszerzésre. A nyilvános okmányok és számadások azok kezén mentek át, miáltal alkalom nyílt azokat saját vagy mások érdekében közölni, hamisítani, megsemmisíteni. Ha az állami jószágok bérlőinek szolgáltatott gabonáért számlák fizetendők, a scribae-k a számlák kiállításáért mindenféle levonásokat csináltak. Hatalmuk még az által emelkedett, hogy ők, mint állandó hivatalnokok, a törvényeket, határozatokat jobban ismerték, mint az évről évre változó tisztviselők. A lictorok is mellékjövedelmeket szereztek az által, hogy díj mellett megengedték, hogy a foglyok rokonaik által meglátogattassanak, eleséggel elláttassanak, sőt azt is lehetett tőlök kieszközölni, hogy az elítélteket egy csapásra, fájdalom nélkül kivégezzék. Rómában »omnia venalia«!

A társadalom-gazdasági problémák között a fogyasztás is bir fontossággal. Az általános tapasztalat az, hogy a fogyasztás, a javak felhasználása mindig megfelel azok termelésének. Ha egészséges módon szereztetnek a javak, okszerű, erkölcsi módon, akkor a fogyasztás is egészséges, okszerű, erkölcsi. Megfelel-e ennek Róma története?

A római nép a honalapítás és foglalás korszakában a legegyszerűbb parasztleletet folytatta és a háborúk fáradságai után otthon kevés szükséglet fedezésével megelégedett. Sem az étel, sem a ruházat, sem a lakás tekintetében fényűzést még nem ismert. Plinius szerint az első puni háborúig a rómaiak nem is ismerték a kenyeret, hanem csak lisztkásával éltek. Az egy-

szerűség, melyben a köztársaságnak legelső emberei éltek, példássá vált. Cincinnatus, Curius Dentatus első történeti tanulmányaink legérdekesebb alakjai. Valerius Publicola oly szegénységben halt meg, hogy állami költségen kellett őt eltemetni. Aemilius, Macedoniának meghódítója, ki tömérdek kincseket hozott Macedoniából és Spanyolországból, szintén szegénységben halt meg. Valerius Maximus a kort következőképen írja le: kevés vagy semmi pénz, kevés rabszolga, hét jugera föld, szegénység a családokban, temetkezések az állam költségén, de híres konzulatusok, hatalmas dictaturák, számtalan diadal. De miután hatalmuk mindinkább kiterjedt, miután megismerkedtek a görög művészettel, a kelet élvezeteivel, miután háború folytán nagy birodalmakat adózásra kényszerítettek, az egyszerű viszonyok és életmód lassanként eltűntek és helyettük a legegészségtelenebb, a legerkölcstelenebb és legoktalanabb fényűzés terjedt el. A történet figyelmeztetését lehetne abban találni, hogy a karthagói hatalom utolsó szerencsés megsemmisítői, Scipio Africanus és Asiaticus a sikkasztás vádjá alatt állottak. A törvényhozás a bajt korán felismerte és lehetségesnek tartotta annak elejét venni. Az első törvények, melyek némileg fényűzés-politikai jelentőséggel bírnak, a királyok korszakából említetnek, a midőn ugyanis a temetéseknel kifejtett pompa korlátolása elrendeltetett. Ugyanily szabályok fordulnak elő a tizenkéttáblás törvényben. Azonban e korszakban fényűzésről még szó nem lehetett. A nagyok szokása, életmódjukat nyilvánossá tenni és mintegy a nyilvánosság ellenőrzése alá helyezni, a melynek megfelelt az is, hogy nyílt ajtóknál étkeztek, még ez időben általánosan fenntartotta magát. A puni háborúk idejében találkozunk csak újabb intézkedésekkel a fényűzés ellen; 538-ban hozatott a lex Oppia de cultu mulierum, mely különösen az ékszerek használatát megszorítja, és beszolgáltatását parancsolja, megtiltja a nőknek kocsikat használni, stb. Ezen törvény ellen azonban 557-ben a nők részéről roppant agitáció folytattatott, mi végre a törvény visszavonását eredményezte. Ez alkalommal tartotta Porcius Cato — melléknevén Censorinus — a Livius által közölt nagyszerű beszédet, mely úgy a fényűzés, mint a nőemancipáció kérdésére nézve igen hatalmas és tanulságos szónoklat; különösen fél, hogy a fényűzés a gazdagok és szegények közti ellentétet

nagyobbitani fogja; de az ellenpárt szónoka, a fényüzési törvény eltörlésének indítványozója, Valerius is oly érvekkel támadta meg a háború sanyarúságának nyomása alatt hozott törvényt, melyek erejét és igazságát évszázadok lefolyása nem gyengítette: ego enim quem admodum ex iis legibus, quod non in tempus aliquod sed perpetuae utilitalis causa in aeternum, latae sunt, nullam abrogari debere fateor, nisi quam aut usus coarguit, aut status aliquis reipublicae inutilem fecit, sic quas tempora aliqua desiderarunt leges, mortales, ut ita dicam, et temporibus ipsis mutabiles esse video, quae in pace latae sunt, plerumque bellum abrogat, quae in bello, pax, ut in navis administrationa alia in secundam alia in adversam tempestatem usui sunt (Livius XXXIV, 6). Arra figyelmeztetett, hogy a nemes érczczel való fényezés egyuttal a megtakarítás egy neme rosz időkre. Azonban még ezen törvény eltörlése előtt, 580-ban hozatott egy törvény, mely a fényezés más nemét akarja korlátozni, az étkezési fényüzést. Az 580-ban hozatott lex Orchia megszabja, hogy ebédeknél a háznépen kívül csak 3, vasárnapon 5 vendéget szabad látni, a mi azonban havonként csak háromszor történhetik. Az ebédre pedig $2\frac{1}{2}$ drachmánál többet nem szabad fordítani. Kilencz évvel reá megjelent a lex Fannia, mely a nagyokat kötelezi, a magaleusi játékok alkalmával szokásos nagy vendégségeknél 120 assnál többet nem költeni egy ebédre, csak belföldi bort inni, és 100 font ezüst edénynél többet nem használni. A saturnali ünnepeken és a ludis circensibus meg legyen engedve, 100 ass-t és 10 bizonyos napon az évben 300 ass-t költeni, ezenkívül pedig naponként csak 10 ass-t. Ezen törvény 18 évvel reá a lex Didia által egész Olaszországra kiterjesztetett. 666-ban pedig következett a lex licinia hasonló tartalommal; a föld termékeiből tetszés szerint, füstölt húsból csak 3, sózottból csak 1 ételt szabad használni, és a Calendák-, Nonák- és Nundinaekon 30 assnál többet az ebédre nem szabad fordítani. Ugyanazon tartalma volt a lex Cornelianak, melyet Sulla adott 673. u. c., melyet azonban maga sem tartott meg. A lex Antia megszabta hasonlóképp az ebédi fényüzést. A Lex Julia C. Cézár alatt a régi törvényeket megújítja és azok szigorú megtartása fölött örködik. Cézár megtiltotta a gyaloghintó használatát, a biborruhákat és

gyöngyöket. Szigorúan kezelte az étkezési törvényt és e célra felügyelőket rendelt. Augustus megújítja a fényüzési törvényt. Az Augustus-féle *lex Julia* a *Dies profestini* 200, *Calendae*, *Nonae* és *Nundiae* 300, lakomákon és ünnepélyes ebédeken 1000, sőt bizonyos ünnepeken 2000 *sesterc* kiadást enged meg. Tiberius a kiadásokat az ünnepélyes játékoknál megszorítja; az aediliseknek utasítást adott, hogy a korcsmákat és laczikonyhákat megszorítsák. Hogy maga jó példával buzdítson, még ünnepélyes ebédeknél is köznapi ételeket hordatott föl. Továbbá meghagyta, hogy az újévi ajándékozás az első januáron túl ki ne terjesztessék. A szolgákban, asztal-szerekben nyilvánuló fényüzést megszorítja. Ez alkalomból is igen érdekes vita fejlődött a *senatusban*, melyben az ellenzék arra hivatkozik, hogy a fényüzés a viszonyok szükséges következménye. Így Gallus Asinius: *Auctu imperii adolevisse etiam privatas opes; idque non novum, sed e vetustissimis moribus.* Aliam apud Fabricios, aliam apud Scipiones pecuniam et cuncta ad rem publ. referri; qua tenui angustas civium domos; postquam eo magnificentiae venerit, gliscere singulos, neque in familia et argento, quaeque ad usum parentur, nimium aliquid, aut modicum, nisi ex fortuna possidentis. A későbbi császárok alatt is hozattak fényüzési törvények, de ezek nem tartattak meg, annyira elharapódzott a fényüzés, csak jó császárok példája tudott ezen némileg segíteni, így Vespasian és Hadrian, kik maguk is igen mérsékelten éltek.

A fényüzési törvények nem támadták meg a bajt a gyökerében. A tartományokban összelopott és zsarolt gazdagság több és több szükségletet keltett, Róma élvezni akarta hódításainak gyümölcseit. A fényüzés terjed, proteuskép változtatja alakjait, míg végre oly torzképekhez jut, melyektől undorral eltelve fordulunk el. Az elbizakodottságban és hóbortban eltorzítják a szépet, nagyot, nemest, igazat, míg végre nem tudjuk, vajjon az itt működők gazságán avagy örültségén boszankodjunk-e inkább! Lássuk csak egynehány alakját ezen fényüzési mániának.

A test ápolásában kifejtett fényüzés egyik módja a fürdés volt, mely sehol annyira túlfinomított alakban nem élveztetett, mint a régi Rómában. Már az e célra szolgáló építmények mily nagyszerű mérveket mutatnak föl! Lépünk be a Caracalla-

féle fürdőbe, melyet Caracalla császár megkezdett és Alexander Severus fejezett be. A fürdő 1600 személy számára szolgált. Nagyszerű szoborművek díszítették az épületet; itt találták a híres farnesi bikát, Hercules és Florát stb. A roppant magas falak most is, ürességökben, impozáns képet nyújtanak. Az egész telep 330 m. hosszú és széles. A fürdő berendezése a legczélszerűbb volt: a peristylumból belépünk a calidariumba (izzasztó fürdő), innét a tepidariumba (lanyha fürdő), a frigidariumba (a hideg fürdő). A fürdő másik részében volt az olvasóterem, hol fölolvadások is tartattak, a torna stb. Még nagyobbak voltak Diocletian thermái, melyek 3000 fürdő számára voltak tervezve. A fürdés Rómában egész szenvedélylyé vált. Előbbi korszakokban naponként csak kezek és lábak mosattak, az egész test csak minden héten egyszer. Később szokásos lett, mindennap legalább háromszor fürdeni és kenni magát. Commodus császár pedig 10-szer fürdött. A víz tekintetében is igen nagy választék volt. A Nil vize ajánlatott különösen terméketlen nőknek. Poppaea tejben fürdött, mely célból mindennap 300 szamarat fejtek.

Az ételek és étkezések a gazdagság emelkedésével mindinkább a legkeresettebb fényezés tárgyává lesznek. Ritka állatok és növények kerestettek és roppant összegekért megvétettek. Különösen tengeri halak voltak a római ingyenczek kedvelt ételei és mennél drágábbak voltak, habár izök rossz volt, annál több volt a kedvelője. Rómában külön relaisvonatok voltak, hogy a halak gyorsan a városba hozathassanak. A válogatás annyira ment, hogy végre a halakat máskép nem ették, mintha élve hoztattak az asztalra és a rómaiak híres konyhaművésze, Apicius, oly leves föltalálása által lett híressé, mely legjobban mutatta azon gyönyörű színjátékot, melyet a mullus a leforralás alatt mutat. A mullus, mely ritkán nyomott többet, mint 2 fontot, 4000—5000 sestercebe került. Lucull egy vacsorán, melyet legfényesebb tricliniumában, az Apoll-teremben rendezett, 120,000 sestercet költött. Apicius csak az ebéd örömeire 66.5 millió sestercet költött és midőn vagyona 6¹/₂ millió sestercre apadt, azon félelemből lett öngyilkossá, hogy netán éhen halhatna. Tigellius, egy énekes, 5 nap alatt 6.6 millió sesterciát költött. Caligulanak vacsorája rendszeren 6¹/₂ millió sestercebe került, Vitelliusnak pedig az ebéd évenként 665 millió sestercebe. Sok

étel csak megtekintésre hozatott. Aesopus egy tálon hozatott vendégeinek beszélésre és énekelésre tanított madarakat, melyek 600 sestercebe kerültek. Horác szerint az Arrius család szokás-szerűleg csalogányokat evett. Cleopatra és Caligula gyöngyöket olvasztottak a borban, csak hogy drágább legyen; Heliogabalus 600 struczagyat evett egy ebéd alkalmával. Caligula aranyból készült kenyeret és étkeket hozatott egyszer vendégeinek. És ha tekintjük a Palatin dombon levő maradványait a római császár-palotáknak, az ebédlők elhelyezését, szabad kilátással a szökőkutakkal, tavakkal, szobrokkal diszlő kertekre, akkor értjük csak a rómaiak által kifejtett fényűzést. Nero aranypalotájában a fedélzet elefántcsontból állott és mozgatható volt azon czélból, hogy felülről virágok és illatos olajok leöntessenek. A főebédlő-terem állítólag önmozgó rotunda volt.

Milyen fényűzéssel építették és rendezték házaikat! Említettük már Nero arany házát, melyet építtetett, hogy »emberségesen« lakják. Oszlopcsarnoka 1000 láb hosszú volt; mindenütt aranyozás és drágakő; magassága olyan volt, hogy a ruhatárban Nero 120 lábnyi magas kolossusa állhatott; a palotán belül egy nagy tó, körülötte épületek, melyek különböző városokat jelentettek, buzaföldek, szőlőültetvények, legelők, erdők, vad- és szelidített állatok stb. Itt állott és találtatott a híres Laokoon csoport, itt találta Rafael mintáit a vatikáni loggiákban levő gyönyörű miniature képeinek. Nagyszerűek voltak különben Tiberius, Caligula, Domitian, Septimius Severus épületei is, melyeknek romjai is bámulatra ragadnak. Voltak szobák mozgatható födélzettel, mely minden étel után más megfelelő képet mutatott. Voltak szobák, melyeken keresztül víz folyt, hogy természetes barlangokhoz hasonlitsanak. Sőt hogy a csalódás még teljesebb legyen, a csatornák és medenczék rögtön vízzel megtöltettek és ismét reá kiürítették. A házak berendezéséről, butorzásáról ugyanazt kell mondanunk. Horác nagy tükörtláblákkal kirakott hálószobája, a kárpittal bevont falak, a festmények, a legfinomabb mozaik-munkával kirakott padozat, a cedrus-, vagy therebinthfa, sőt arany és ezüstből készült lábai a lektusnak, az elefántcsontból készült ágylábak, a márványból készült vagy drágakövekkel kirakott asztalok (Cicero 1 millió sesterceért vett egy asztalt), a fényesen csiszolt

kristályüvegek, az arany- és ezüstedények és szerek nagy mennyisége ezt eléggé bizonyítja.

Ruházat és pipere anyagban és alakban kiesapongó fényűzést mutatnak. A ruhák egy nap alatt többször is váltottak. A női ruhák olykép voltak szabva, hogy mindegyik a test azon részét mutathatta, melyet a természet a legtöbb kecsesel ellátott. A seri ruhák használatának terjedésével a test elfedése amúgy is csak látszólagos volt. Agrippina egy nagy hajóharcz előadása alkalmával egészen aranyból szőtt felöltönyt viselt. De még férfiak sem vetették meg a ruházattal való dicsekedést. Cézár is metszett drágakövekkel rakatta ki czipőit; Marcus Brutus anyjának ő 6 millió sestercezt érő gyöngyöt vett. Maecenas egész ruháját gemmákkal tele függesztette. A piperénél szolgáló szerszámok nagy száma említették, melynek használatát sem ismerjük. Nemesak ajkak, arcz és haj festettek, hanem még szemek is; fogak, mell és csipő ügyesen pótolattak.

Tekintsük egyszer a nyilvános fényűzést. Ide tartoznak mindenekelőtt a nyilvános játékozások. A diadalünnepély alkalmával, melyet Cézár Róma polgárainak adott, 22,000 asztal (triclinium) volt terítve, melyen 198,000 polgár foglalt helyet. Igen választott ételek, falerni és chiosi bor szolgáltatott. Nero az állam ezeréves fennállásának ünneplése alkalmával nagyszerű vendégléseken kívül a nép közt még jegyeket is osztogatott, melyekkel butorokat, gabnajegyeket, ruhákat, aranyat, ezüstöt, gyöngyöket, drágaköveket sat. lehetett nyerni. A nagy előadásokra és játékokra épült szinkörök a világ remek építményei közé tartoznak. A kolosseum a világ legnagyobb színháza, és 87,000 embert foglalhatott magában. Megnyitása 100 napon át ünnepeltetett, mely alkalommal 5000 vadállat öletett meg és hajójátékok is rendezettek. Külső kerülete 524 m., hossz tengelye 187,770 m., kereszt tengelye 155,638 m., magassága 48.5 m. A Circus maximus, melynek építését még a királyok kezdték meg, Plinius idejében 260,000 nézőt, későbbi nagyobbitások után 385,000 nézőt foglalhatott magába. Azonkívül voltak különösen még Domitián, Flaminius, Maxentius cirkusai. A játékok roppant nagy pénzösszegeket nyeltek el; a római játékok kerültek évenként 760,000 sestercebe, a plebeji játékok 600,000 s., az apollinári 380,000 s., az augustali 10,000 s., összesen

1.750,000 s. De a különös alkalomból rendezett játékok még nagyobb összegeket vettek igénybe. Friedländer szerint Hadrian a praeturája idejében rendezendő játékok számára 2 millió sestercet kapott; Aurelián konzulátusa alatt rendezett játékokra 5 millió sestercet és azonkívül 300 aranypénzt és 3000 ezüstdénárt, melyet a nép közt kiosztott. Symmachus, ki nem is volt egyike a leggazdagabb senatoroknak, fiának a praeturába belépésénél 7 napig tartó ünnepélyt rendezett, mely 2000 font aranyba került és Maximus ugyane célra az összeg hétszeresét fordította.

Az ünnepek és játékok szaporítottak és meghosszabbítottak. A hét rendes ünnep, a római, a plebeji, az istenanya, Ceres, Apollo, Flora és Viktoria ünnepei maguk 62 napig tartottak. A második dáci diadal alkalmából Traján 106-ban egy 123 napig tartó ünnepélyt rendezett. A színi előadások is, melyek azelőtt reggel kezdettek és befejeztettek, most délen át, sőt estig meghosszabbítottak.

A nagy amphitheatrumoknak alsó részük is volt, a melyből emberek, állatok, gépek, disztések nesztelenül emelkedtek. 202-ben Sever színjátékainál a színház hajóvá változtattatott át, a mely egyszerre szétbomlott és a legkülönbözőbb állatok seregét kihányta. Medvék, oroszlánok, párduczok, struczmadarak szerteszét futottak, számra 700 darab. Gyakran a színház nagy vízfelületté változtatott át, a melyben Leander Herohoz úszott, tengeri istennők és nymphák serege evezőkkel, vitorlákkal zsibongtak. Máskor láthatlan csövekből illatos olajok emelkedtek roppant magasságig és a nézőkre kellemes eső gyanánt hullottak le.

A nyilvános fényűzéshez tartoznak a nagyszerű középületek: csatornák, színházak, bazilikák, szinkörök, vízvezetékek, forumok. Caligula befejezván az elődjei alatt megkezdett építkezéseket, Tiberius palotáját, Augustus templomát, Pompejus színházát, megindította a nagy vízvezeték építését Tivoliból Rómába, mely csak Claudius alatt fejeztetett be; áthidalta a Bajae és Puteoli közti 3600 lépésnyi széles tengert; a hid $\frac{3}{4}$ földrajzi mértföld hosszú volt. Tervezte a Samosi királpalota, a didymi Apollonak szentelt mileti templom újbóli fölépítését, a korinthetai szoros átszurását, és az alpeseken egy nagy

várost akart építeni. Nero tervezte a csatornát az averni tó és Ostia közt, hossza 160 római mértföld lett volna.

A tartományokban hasonló színházak, körök sat. voltak; Capuában volt egy szinkör, mely 100,000 emberre volt számítva; Syracus egyik színháza, mely egészen sziklába volt építve, 30,000 látogatóra, míg kisebb városokban, mint Pompeji, Dikäarchia Areleteban, voltak színházak 25—30,000 ember számára.

Igen nagy volt a fényűzés a szolgaseregekkel. A munkamegosztás képzeletet túlhaladó fokig vitetett. Gyakran egy ember tulajdonában annyi szolga volt, hogy dekuriókra osztattak és különböző rangfokozatok szerint csoportosultak; a legmagasabb polezon állottak az ordinarii, a közönséges rabszolgák vulgares vagy mediastininak neveztettek, végre a tulajdonképi munkára hivatottak a vincti ergastulum. Az ordinarii képezték a hivatalt, ennek elnöke a procurator, alárendeltjei a földek ispánjai, a pénztárnokok, a kulcsárok (cellarii), az ügynökök (negotiatores), az ügyvivők (institores) sat. Ezekhez legközelebb állottak a szellemi munkára rendelt rabszolgák, az orvosok, titkárok, másolók, könyvtárnokok, fölolvások, mesélők, szónokok, bölcsészek. Sajátságos tisztség volt a kísérőké; a nők különösen szerették magukat tekintélylyel bíró, ősz szakállú férfiak által kísértetni. Ide tartozik a tanítók nagy serege, a zenészek és színészek, és a legkülönbéltőbb ügyességekben kitűnő rabszolgák. Hasonló megkülönböztetést találunk a munkára hivatott rabszolgák nagy seregében. Az asztal körül szolgáltak a triclinarii, structores, carptores, scissores; a ruházat és öltözkék körül a vestiarii, vestifici, lanipendia, paenularii, custodes auri, ornatrices, tonsores, cinerarii, unctores, perfusores, balneatores.

A fényűzés sajátos alakjai közt említendő a nyers korszakok utánzása. Diszebédek után a kezét szép rabszolgák haján törölték le; utánozták a földművelők ártatlan mulatságait, mint Messalina szüretünnepélye. Színésznők meztelenül jelentek meg a közönség előtt, Caligula szeszélyből a koldus szerepét játssza és újévkor maga áll ki palotájának előudvarába és gyűjti az elhozott ajándékokat. Nem ritkán történt, hogy ugyane császár az istállóban hált kocsisai közt.

A mammonismus legmagasabb fokán a szerzési és fogyasztási módok mindinkább elfajuluak. Örökségek, házasságok által szerez

a nép, rablás által a császár. Hová jut az emberiség ez irányban, mutatja Apicius, ki midőn vagyonát millióra látja apadni, öngyilkossá válik; mutatja Caligula, ki nagy térben felhalmozott aranytömegek közt, mezítláb sétált, vagy egész testével meztelenül az aranyon fetrengett.

Javitani, felforgatni kezdték a természet rendjét. Bárányokat biborszinre festettek, az oroszlánok serénye aranyoztatott, az öszvérek arany patkót kaptak. Caligula aranyozta szakállát, tornyokra raktak kerteket, háztetőkre erdőket, a tengerben meleg fürdőket készítettek, hajókon márványból készült éttermek fölött szőlőket és gyümölcsfákat ültettek, télen jeges vízzel, nyáron meleg vízzel éltek, nappal aludtak, csak hogy a természettől itt, a közönséges néptömegetől ott, eltérjenek. Az izlés annyira eltompult, hogy a rút, a törpe, a ferde szép és tetszetős lett, a buta emberek és törpék roppant áron keltek; sőt Rómában a szörnyszülötteknek külön piaca volt.

Igy beteljesedtek e szavak: *Luxuria saevior armis incubuit.*

A pazarlás határtalan volt. Augustus császár maga panaszkodik, hogy míg életének utolsó 20 éve alatt örökségek útján 1400 millió sestercet kapott, addig utódjainak csak 150 millió marad. Caligula alig egy év alatt a Tiberius után maradt egész vagyont, 2700 millió sestercet, pazarolt. Nero ajándékokból 220 millió sestercet vert el. Vitellius és czimborái néhány hónap alatt 900 millió sestercet pazaroltak el. Mint Kronos saját gyermekeit emésztí, úgy a vagyon a fénykezésben önmagát megsemmisítette. A mellett az árak is annyira emelkedtek, hogy a legnagyobb vagyonok is felemésztettek.

Mindezen viisszas körülmények végre az állam főerejére, a népességre, sem lehettek kedvező befolyással.

Nagygyá és népessé tette városát Romulus — mondja Halicarnassi Dyonis — három intézkedés által: először kötelezte lakosait, hogy minden finemű gyermek felneveltesse, a nőneműek közül legalább az elsőszülöttek; semmi magzat három éven alól ne ölessék meg, hacsak a gyermek nem mindjárt születésénél nyomorult és idomtalan; ily gyermeket a szülők kitehettek, ha még öt szomszéd, ki a gyermeket látta, azt jónak találta. A második, a népesség szaporítására célzó intézkedés a

menhely felállítása volt, melyben idegenek vétettek fel. A harmadik, egyuttal igen humanus elv volt, hogy a meghódított területen nem szabad a felnőtteket megölni, vagy rabszolgákká tenni, sem a területet az állatoknak legelőül hagyni, hanem hogy telepítvényesek küldessenek ki.

A szándékos nőtlenség a legrégibb időktől kezdve gáncsolatott, sőt büntetésekkel megrovatott. Egy régi törvényt e tekintetben említ Szósom. A coelibes büntetése pénzből állott (Paul Diacon p. 379. M. uxorium pependisse dicitur, qui quod uxorem non habuerit, res populo dedit.) A censorok kimondták a büntetést. A census alkalmával különben a censorok általában intő beszédek tartottak a néphez, »de ducendis uxoribus, de prole augendo«; ilyen beszéd emlittetik különösen Caecilius Metellus Numidius-tól, melyet később Augustus ismét közzé tétetett. Az első büntetés Camillusra 351-ben u. c. mondatott ki. Ellenben házasok és gyermekekkel áldottak számos alkalomnál kedvezményekben részesültek. Azonban e mellett sok mélyen fekvő ok a népesség szaporodását akadályozta. Ilyen Rómának aristokratikus kormányformája, mely szükségessé tette, hogy a szaporodás lassúbb legyen, különben az fenn nem tarthatja magát. Innét az atya korlátlan hatalma, a gyermekkitevés, abortus megengedése. A rabszolga népesség sem igen szaporodott. Helyzetök rossz volt, a házasulását nem szívesen látták, nő kevés volt, élettartamuk rövid és addig míg háború volt, a rabszolgák ára ezért alacsony és így gyermekek nevelése nem előnyös.

Augustus idejében új intézkedések szüksége mutatkozott; ez történt azon törvénnyel, melynek címe: lex Julia et Pappia Poppaea. Főelvei a következők: A coelibatus és özvegyiség megtiltatik; büntetése, hogy a coelibes végrendeletből nem örökölhet. A ki nősült, de gyermekei nincsenek, a végrendeletben neki szánt hagyomány csak felét kapta. Megengedettett, hogy egy ingenuus egy szabadon bocsátott nővel házasságra léphessen; a palingam házasságok előmozdítottak, a rokonságból származó akadályok megszorítottak, a végrendeletek minden a házasságot megszorító föltételeket nem létezőnek tekintettek, a concubinatus megengedettett. A hatóság kényszerítette az atyát, hogy gyermekeit kiházassítsa. Az atyaság bizonyos kitüntetésekkel és előnyökkel járt. Atyák a törvé-

nyekben megállapított kor előtt nyerhettek bizonyos hivatalokat, bizonyos számú gyermekeknél (Rómában 3, Olaszországban 4, a tartományokban 5) a személyes terhek alól fel szabadítottak. A nők is előnyökben részesültek; a szabad nő, kinek három, a szabadonbocsátott, kinek négy gyermeke volt, a tutela alól felmentetett, szabadon rendelkezhetett vagyona fölött és végrendelkezhetett. Az ajándékokat oly házasfelek közt, kiknek nincsenek gyermekei, egy tizedre korlátozták. A házasságok jobb helyeket kaptak a színházban stb.

Azonban e törvények a népesség csökkenését nem tudták feltartóztatni. Míg Róma a köztársaság idejében hatalmas hadsereget állított ki, addig később barbár népeket kellett zsoldba venni, mert egész Olaszország állítólag nem volt képes egy legiót előteremteni. A régi családok kihaltak; Augustus idejében nem volt több mint 50 régi patriciusi család és a vallási szertartásokat, melyek csak patriciusok által végezhetők, nem lehetett teljesíteni. Így hatottak a gazdasági állapotok a politikai, katonai, szellemi, erkölcsi, vallási viszonyokra és az állam alapját aláásták.

Uj kormányrendszer, új társadalmi és gazdasági viszonyok fejlődtek, azonban igen gyorsan degeneráltak. Róma Juvenal szerint »a népeket csontig felemészti«, de azért maga elsorvad, elpusztul, ama népek pedig erőnél maradnak. Így vált Róma sorsa a történet leghatalmasabb tanubizonyosságává a mellett, hogy ott, hol az anyagi haszonlesés kizárólagos társadalmi cél, ott a népek tartóztathatlanul a romlás örvényébe sietnek.

Ezen új korszak sem nélkülözi egészen az érdekes, humanus vonásokat. Népességi és fényüzési törvények, a kamatláb megállapítása, örökösödési adók — melyek Gibbon szerint 2—3 nemzedék alatt a vagyonos polgárok egész örökségét az állami pénztáron keresztül hajtották — célozzák az anyagi egyensúly helyreállítását. Ide tartozik a szokás, az alsóbb osztályok érdekében áldozni: hagyományok és alapítványok szegények, árvák számára, nyilvános kertek, fürdők, vízvezetékek stb. Ide tartozik a stoikus bölcsészet terjedése, azonban a mi fő, az erkölcsi erő hanyatlásban volt. Nem volt többé hatalom, mely a censura egykori feladatát sikerrel teljesítte volna: *mores populi regunto!*

II.

»Olaszország minden oldalról a tenger által körülvéve, ebben támadások ellen természetes védelmet talál; ott is, hol a száraz földdel érintkezik, hegyek miatt nehezen megközelíthető. Kikötője kevés van, de a létezők igen kitűnők. Az égalj mérsékelt, igen változatos és vele az állat- és növényvilág is; az Apenninek az egész félszigetet hosszában hasítják, és így nincsen oly része, mely nem élvezné a síkság és a hegyes vidék előnyeit együtt véve. Jelentékeny folyókkal és tavakkal bir; gazdag ásványokban, fában; emberek és állatok számára tápanyagokat szolgáltató gyümölcseinek kitűnősége leirhatatlan. Mivel pedig a legnagyobb országok szomszédságában fekszik, már ez által is lehetségessé válik fensőbbiségét nyomatékosan és csorbitatlanul fenntartani, és parancsainak könnyűséggel engedelmességet szerezni.« Így írja le Strabo az olasz félszigetet. Nézzük röviden, mikép használták fel a rómaiak e viszonyokat az anyagi javak termelésére? Kezdjük a mezőgazdasággal, melyről néhány adat már fentebb közöltetett.

A mezőgazdaság a rómaiaknál már az ősidőben nagy jelentőséggel bírt és nagy tiszteletben részesült, mit számos vallási hagyomány, ünnep bizonyít. Romulusnak tulajdonítják a *fratres arvaes* testületének felállítását, mely a termés előtt az istenek áldását kérte a vetésekre. Numa állítólag már felügyelőket rendelt, kik a földművesek szorgalma fölött örködtek. Nagy dicséret volt, ha valaki jó mezőgazdának neveztetett és ha ki földjét roszul művelte, a Censor által megdorgáltatott. A vidék politikai jogaiban is visszatükröződik a nagy jelentőség, melylyel bírt, mert a vidék is annyi tribusra volt osztva, mint a város, bár lakossága kevésbbé sűrű volt. A családnevek is igen gyakran bizonyos termelési ágaktól választottak: *Pisones*, *Fabii*, *Lentuli*, *Cicero*. A kalászkorona az első kitüntetés volt, mely a polgároknak osztogattatott.

A jószágok nagyobb részét gabnatermelésre fordították; egy részét, ha erre alkalmas volt, szőlőművelésre, a nagyon nedves részét réteknek. Szántóföldnek a rónákat vagy mérsékeltlen lejtős földeket választották, melyek talaja laza és föloldható; a talajt ökrökkel mélyen szántották. Az ugar, ha kövér

föld volt, tavaszkor boronáltatott, midőn a gaz már kiburjánzott és keskenyen szántatott, hogy ez által a gyökerek megölessenek; ez kövér talajon vagy ötször ismételtetett; hosszában is szántottak, mi által a talaj oly finom lett, hogy a boronázás majdnem szükségtelen volt. Mielőtt a sovány talaj szántatott, trágyát vittek oda, mely alászántatott, hogy erejét a nap ki ne szívja. A trágyára a rómaiak igen nagy gondot fordítottak, és külön e célra ásott vermekben, sterquilinia vagy fumata, gyűjtötték. A trágya a természet mindhárom országából vétetett; használtak tudniillik állati trágyát, növénytrágyát (az ugynevezett zöld trágyázást, mint a lupina, melylyel alászántottak) és különböző ásványnemű trágyákat.

A földmivelés általában nagy mesterségre vitetett. A földmivelésről szóló írók, Cato, Varro, Columella, Palladius, a földmivelési szabályok egész kodexét dolgozták ki; legyen szabad példaképen a következő általános szabályokat Catoból idézni:

»Patremfamilias vendacem non emacem esse oportet.

Opera omnia mature conficias face; nam res rustica sic est; si suam rem sero feceris, omnia opera sero facies Cat. V. 7.

Prima adolescentia patrem familiae agrum conserere studiose oportet; aedificare diu cogitare oportet; ubi aetas accessit ad annos XXXVI tum aedificare oportet, si agrum consitum habeas. Ita aedifices ne villa fundum quaerat, neve fundus villam. Cato CIII.«

De a földmivelés gazdasági föltételeire is figyelmeztettek az írók. Varro szerint egy birtoknál arra is kell tekinteni, hogy közelében legyen piacz, legyen hely, a hol a mezőgazdasághoz szükségeseket lehessen bevásárolni; vajjon út van-e és folyó a termékek elszállítására.

A fontosabb eszközök, melyeket a rómaiak a mezőgazdaság körül használtak, instrumenta rustica, a következők: 1. aratrum, az eke. A rómaiak igen mélyen szántották a földet, gyakran 8 ökörrel és kétségtelenül igen erős szerkezetű ekét használtak; 2. occa, a borona, melylyel a magot földdel borították; 3. irpex, a gyökerek kiirtására. Oly eszközök, melyek az emberi kéz által használtattak, voltak: 4. sarculum, egy

ólomkapa; 5. ligo, lapát; 6. rastrum, fogas kapa. Az aratásnál használták: 7. a falces messarias et foenarias.

A mezőgazdaság ennek folytán általában nagy fokra emelkedett. »Ipsorum tunc manibus imperatorum colebantur agri, ut fas est credere, gaudente terrae vomere laureato et triumphali aratore.« (Plinius.) A föld művelése, daczára az egyszerű eszközöknek, gondos és kitűnő volt. Egy hold földre vagy 2000 római négyszög lábra $6\frac{1}{2}$ napi munka fordított; a trágya czélszerűen előkészítettet, és a föld minősége szerint okszerűleg választatott. A takarmányterületre nagy gond volt fordítva, a rétek jól öntöztek, mi czélból vízvezetékek létesítettek; mesterséges rétek is műveltettek, az ugarba is különböző takarmánynövények vettettek. A takarmány után következett a gabona, arra len, borsó, lencse, csak ezek után maradt néha tiszta ugar. A marhák epirusi fajok által nemesítettek. A munkáknál ökrök, szamarak és öszvérek használtattak. Juhtartás is jelentékeny volt; továbbá tenyésztettek lovak és disznók. A rómaiak a kertészettel és szőlőszettel is foglalkoztak. Cato nyolcz szőlővesszőfajt ismer. Plinius idejében az olajfa Spanyolország-, Gallia- és Olaszországban elterjedt. Igen számos gyümölcsfaj is ültetett; így különböző fajú fügéket, almákat és körtéket Epirusból, szilvákat Armeniából, cseresnyéket Pontusból, citromokat Mediából, granátalmákat Aírikából, barackokat Perzsiából hoztak. A rómaiak a mezőgazdasági ismereteket Olaszországon kívül is terjesztették és a tartományokban jobb művelési eljárásokat honosítottak meg.

A földművelők (agricolae) vagy tulajdonosok voltak, vagy haszonbérlők (az állami bérlők aratores-nek neveztettek). Conductor, partiarius, colonusnak azok neveztettek, kik a termés egy részét átengedni tartoztak. Igen keveset kaptak, gyakran csak $\frac{1}{9}$ részét a termésnek. A nagy bérletrendszer különösen el volt terjedve Siciliában, a hol ennek folytán a legkedvezőtlenebb állapotok uralkodtak, ép úgy, mint ugyanazon okból a mai Angliában. A bérlet többnyire öt évre (lustrum) kötöttet. A föld tiszta jövedelmét Varro $4\frac{0}{10}$ -ra becsüli.

A szőlőművelés, cultura vinearum, messze el volt terjedve; minden talajon tenyészett a szőlő, hacsak a kellő faj kiválaszt-

tatott. Azok, kik városok szomszédságában laktak, czélszerűbbnek tartották a szőlőket áruba bocsátani. A szőlőművelés főfeltételének tekintették az értelmes vinczelléreket; egy ügyes vinczellér képes 7 jugerátkellően tartani. A legjobb bor dombocon neveltetett. A legkitünőbb borfajok Olaszországban voltak: Massicum, Surrentinum, Albanum, Caecubum, Falernum. A szőlőművelés gyümölcstermeléssel kötötték össze.

Cato szerint legnagyobb értékkel birtak a szőlők; azután következtek a kertek, míg a szántóföld csak hatodik helyen állott.

Később a nagybirtokok terjedésével sok hátrány mutatkozott a gazdaság terén; gabnatermelés helyett a marhatenyésztés nyer túlsúlyt, és a gazdaság kevesebbet jövedelmez, mint azelőtt. Így Columella mondja: »Post reges exactos Liciniana illa systema jugera, quae plebi tribunus viritim diviserat, majores quaestus antiquis retulere quam nunc nobis praebent amplissima vetereta.« Az új művelés folytán a középosztály eltűnt, a népesség gyéresebb lett, de a vidék egészségtelenebbé is vált s maradt évszázadokon át a legújabb időkig.

Cato már legjövedelmezőbbnek tartotta a marhatenyésztést. Mennyire emelkedtek az újabb foglalkozási ágak, mutatja számos tény. C. Caecilius Claudius, ki a polgárháború alatt már nagy veszteséget szenvedett, 3600 pár ökröt és 25,700 darab egyéb marhát hagyott hátra. M. Aufidius Lucro egy évben 60,000 sestercet kapott pávákért. Midőn Cézár a népet diadalánál megvendégeltette, az egy C. Hirrius, kinek jószága nem is tartozott a legnagyobbak közé, 6000 murenát szolgáltatott neki. Az első század végén K. e. Sergius Orata Bajae mellett egy halas tavat vett csak azon czélból, hogy rosz anyagi viszonyait szabályozza.

A hódításokkal, a gazdagság emelkedésével a mezőgazdaság elhanyagoltatott; a tartományok szolgáltattak gabnát és bort, a gazdagok a szántóföldből parkokat, legelőket csináltak, vagy átengedték a földművelést mint sordidum negotium, a kisbirtokosoknak. A vidéken mind nagyobbyszerű épületek emelkedtek; »Scaevola földjének hiányzott a villa, Lucillus

villáinak pedig a szántóföld.« Hortensius a platánokat borral öntöztette: »docuimus etiam arbores vina potare.«

A mezőgazdaság ily körülmények közt hanyatlásnak indult. A mezőgazdaság későbbi állapotára abból is lehet következtetni, hogy a császárság idejében számosan földjeiket vagy egészben, vagy legalább egy időre elhagyták, hogy a súlyos adó alól szabaduljanak. Különösen elharapódzott a baj Constantin idejében, miért is több törvény ily elhagyatott földek művelésének előmozdítására létesített. Kimondatott, hogy a ki miveletlen adóköteles földet művel, két év alatt megszerzi a tulajdonjogot, ha a régi tulajdonos föl nem szólal. Pertinax még 10 évi adómentességgel is kedvezményezett azoknak, kik ilyen elhagyott földeket műveltek. Azonban mindez nem használt és midőn még a későbbi időben a béke is teljesen megzavartatott, a földművelés nélkül maradván, betegségek és járványok szülhelyévé (Malaria) lett.

Az őstermelés egyéb ágairól kevesebbet tudunk. Összefoglaljuk a legfontosabbakat. A bányászat különösen a puni háborúk után emelkedett nagy mértékben. Akkor jutottak a rómaiak a híres siciliai, sardiniai és spanyol bányák birtokába. Görögország és Kisázsia, Norvicum, Gallia, Germania és Britannia meghódításával pedig a legkitünőbb bányák keleten és nyugaton az övéik lettek. A bányászat állami kezelés alatt állott. A rómaiak nemcsak ismerték az okszerű bányaművelést, hanem azt sok tekintetben javították is, mint ezt a fenmaradt római aknák bizonyítják. A rossz bányalevegő javítása, a vizek eltávolítása ismeretes volt. A hutászatban is nagy haladást tettek. Ismerték a keleti és nori aczélt és több kísérletet tettek, hogy utánozzák. Vas, ólom és ón után ástak, mely utóbbi a gyakran használt bronz előállítására fordított. A bányák művelésére rabszolgák és sok esetben fegyencek használtattak. Volt azonban egy külön munkaviszony is, midőn tudniillik bányamunkások a bánya közelében letelepítették (metallarii); ezek munkára voltak kötelezve. Az állam gyakran vállalkozókra bízta a bányák művelését és tőlük csak bizonyos bért követelt. A rablógazdaság megakadályozására — úgy látszik — szintén intézkedéseket tettek. Így olvassuk, hogy a vercelli aranybányákban ez okból tiltva volt 5000-nél több munkást foglalkoztatni.

Az egyes bányászati ágakról következő adataink vannak:

Arany- és ezüsttermelés. 1. Spanyolországban aranytermelés fordult elő Kotinae mellett; leggazdagabb volt azonban Turdetania: semmiféle országban nem találtatik annyi arany, ezüst, réz és vas. Az arany nemcsak ásatik, hanem mosatik. A bányászat technikailag is igen tökélyes. Polybius szerint legjelentékenyebbek az ujkarthagói ezüstabányák, melyekben 40,000 ember dolgozik, ki naponta 25,000 drachmát nyer. Az aranybányák állami, az ezüstabányák magántulajdont képeznek. A turdetaniak gazdagságát bizonyítja azon körülmény, hogy midőn a karthagoiak Hamilkar Barkas alatt Spanyolországba jöttek, a turdetaniaknál ezüst hordókat és jászolókat találtak. 2. Galliában a Salassiak területén voltak aranybányák, továbbá a testosagoknál. 3. Olaszországban Aquileja mellett oly sok arany volt, hogy csak lábnyira kellett ásni arany után; az arany oly tiszta, hogy csak a 8. rész veszett el. Midőn az olaszok egyszer megengedték a barbaroknak, hogy az ásásban részt vegyenek, az arany ára a nagy termelés folytán egy harmaddal leszállt. A folyók is visznek itt aranyat. Mutina és Vercelli mellett is voltak aranybányák. Kisázsiaiában a legtöbb aranybánya Krenides mellett, Hysparitis Cambala mellett, de a Pangäus hegységben is voltak arany- és ezüstabányák, valamint azontúl a Strymon iunenső oldalán Päoniáig. Päoniában már szántás alkalmával is találtak kis aranydarabokat; igen gazdag volt azelőtt Kisázsiaiában a Tmolus, honnan Strabo szerint Krözus gazdasága származott.

Egyéb ásványok. Luna mellett Etruriában találtak egy fehér kékfoltos követ, mely a legtöbb építményeknél Rómában használtatott. Vashányák voltak Spanyolországban és Sardinia szigetén; ezek sajátsága Strabo szerint, hogy a bányák idővel ismét megtelnek érczekkel, mint a sóbányák Rhodusban. — Márványbányák voltak Paroson, Tibur mellett találták a tiburtuni és úgynevezett veres követ, mely a római építéseknel használtatik. Hiresek a hymettosi és pentelikoni márványbányák. Carystus mellett (Euböa) egy kő találtatott, melyből fontak és szőttek, különösen törülközőket, melyek a tűzben tisztítatnak (?) Docimia mellett Kisázsiaiában az úgynevezett synnadi márvány

volt híres, mely az alabastromhoz hasonlított, és Mylasa mellett Kisázsiaiban szintén kitünő márványt találtak.

Átmegyünk az iparviszonyok rövid ismertetésére. Már fentebb láttuk, hogy a rómaiak a munkát megvetették és rab-szolgákra bízta. Természetes, hogy az ipar ily körülmények közt virágzásra nem juthatott. Állapotja a következő adatokból tűnik ki.

A czéhek keletkezése visszanyúl a mythikus korszakba; a legtöbb író Numának tulajdonítja azok felállítását. Ezen király 9 czéhet szervezett: a fuvolások, aranyművesek, ácsok, festők, cipészek, tímárok, rézművesek és fazekasokét; ezen iparágak egy-egy külön czéhet képeztek, a többiek mind egy czéhben egyesítették. Servius Tullius hadi szervezetében is szerepelnek egyes iparágak, melyek centuriákban egyesítették. A későbbi időkben több-több foglalkozás egyesült czéhekben, így a kereskedők, az írnokok, pékek. A czéhek külön vallási szertartásokkal bírtak, és főnökök alatt, magistri, állottak, kik a közös ügyeket intézték és a czéh játékeit, a kompitalici játékokat, rendezték. A tizenkét táblás törvény a czéheket megerősíti. Miután azonban ezen czéhekben elégtelen szellem mutatkozott, a senatus új czéheknek engedély nélküli alakítását megtiltotta, sőt (691 u. c.) Caecilius Metellus és Marcus Rex konzulatusa alatt mindazon czéheket föloszlatták, melyek régi idő óta nem léteztek és hasznosoknak vagy szükségeseknek nem bizonyultak. P. Clodius néptribun azonban (696 u. c.) újból fölállította azokat, sőt a fővárosi csöcselékből újakat alakított. Cézár is csak a régi czéheket tűrte; azonban halála után ismét újak keletkeztek, melyek ellen Augustus sikertelenül lépett föl.

Az egyes iparágak közül, melyek Rómában szerepeltek, említettnek a pékek, különösen azon időből, midőn már a fényűzés emelkedett, a szükségletek szaporodtak, midőn Plinius szerint »*alio pane procerum, alio vulgi*«; a mészárosok, *lanii*, kik bódékban árultak liszt- és húsféléket; a fazekasok, *figuli*, különösen isten-szobrokat készítettek, azonban a később fejlődő jobb ízlést természetesen ki nem elégítették; az ácsok, *lignarii*, az ágyak és padok készítői, *lectarii*, egy czéhet képeztek; továbbá a cipészek, *sutores*, szíjjasok, *zonarii* és tímárok, *cadones*, kik a megvetett osztályokhoz számítottak. A fémek

földolgozásával foglalkoztak a kovácsok, ferrarii, sarlókészítők, falcarii, késesek, cultrarii, rézmívesek, aerarii, tűkészítők, acuarii, gyűrűkészítők, annularii, arany- és ezüstmívesek, argentarii, aurarii; gyertyatartókat készítettek a candelabrarii, vízi órákat a clepsydrarii, a borhordók számára bőrlepedőket az ampullarii; az építkezések, siremlékek és országutak által foglalkoztattak a lapidarii, kőfaragók. Vászont készítettek a lintearii, gyapjuszöveteket a lanarii, ruhákat a vestiarii. Miután a rómaiak fehér tógát viseltek, melyek gyorsan pizskultak, a tisztítást, fullones, kallók végezték. A beretválás csak a harmadik században K. e. lép föl; a gazdagoknak külön borbélyai voltak rabszolgáik közt, a tonsores.

A fontosabb iparágak állapotjáról következőket tudunk. Az agyagipar, különösen a közönséges árúk készítése, a római birodalomban nagy jelentőségre emelkedett. Siciliában, Apuliában és Lucaniában ez iparág nagyobb mértékben folytattatott; Capuából a második században Kr. e. a legjobb olajkorsók, vízkorsók és boredények rendeltettek meg; Calesben talán nagyobb gyárak is voltak, melyek vörös és fekete edényeket szolgáltatottak. Sorrentum serlegei nagy hirben állottak; továbbá Cumae, Rhegium, Allifae. Hogy az agyagipar Róma városában a legrégibb időtől kezdve létezett, abból is következtethető, hogy az állítólag Numa által szervezett czéhek közt e foglalkozás már szerepel; úgy látszik, hogy a Vaticanuson nagyobb műhelyek léteztek. A város környékében nagy téglavető gyárak léteztek, így Tiburban, továbbá Venafrumban. Az etruroknál ez ipar már igen korán fejlődött és különösen mint műipar, nagy tökélyt mutat. Nagy hirben állott különösen asztalszerei miatt Arretium. Olaszország többi részeiből említendők még Pisaurum, Adria, Mutina, Verona, Asta, Pollentia, Velleia.

Olaszországban, de különösen Közép-Olaszországban Etruria foglalt előkelő helyet a fémipar terén a legrégibb időtől kezdve. A fényüzés, mely itt fejlődött, kapcsolatban nagy ügyességgel technikai munkákban, mindenekelőtt az ötvösség nagy virágzását mozdították elő. Arany, ezüst és bronz a legkülönbözőbb módon dolgoztattak fel. Igen jelentékeny volt a vasipar is, melynek főbelyét Populonia képezte; itt dolgoztattak fel az elbaszigeti vasérczek. Rómában az ötvösség már Numa

idejében említették. De csak a város gazdagodásával párhuzamosan fejlődő fényűzés lett alapja ez iparág nagyobb fejlődésének. A vasipar is elég jelentékeny lehetett, mit különböző körülményekből következtethetni; a későbbi időben a vasmunkások czéhe is említették. Sulmóban és Comumban kitünő aczélárúk állítottak elő. A fémipar terén említettnek még a luccai kardkészítők, a mantuai, veronai, cremonai fegyvergyárak, Concor-diában egy nyilgyár, Ticinumban egy íjgyár. A római tartományok közt különösen Spanyolország nagy ércgazdagsága említették, különösen hiresek Bilbilio, Turiasso, Platea; Toletum, mely a középkorban ismét fegyvergyáraitól ismeretes, már ez időben említették. Galliában különösen Alesia említették; császári műhelyek voltak Arelate, Rheims és Trierben. Fegyvergyárak voltak Argentomagus, Matisco, Augustodunum, Augusta Suessonium, Rheims, Ambianum és Trierben. Noricum ércgazdagságát is a rómaiak fedezték és használták föl a legkitünőbb vas- és aczélárúk előállítására. Pannoniában említettnek az aquincumi, sirmiumi, cornutum és salvicai fegyvergyárak; a keleti vidékeken Naissus, Ratiaria, Horrea Margi, Thessalonice, Hadrianopolis és Jrenopolis, végre Ázsiában Nikomedia, Caesarea, Irenopolis, Edessa, Antiochia és Damascus.

A szövésipar is Etruriában éri el először magasabb tökélyét. Ruhákon kívül szöttek szőnyeget és a déli részekben, hol kender termeltetett, vásznat is. Különösen Falerii finom vászna élvezett nagy hirt. Rómában a szövésipar szintén nagy terjedelemben honosult meg. A császárok idejében egy császári szövőgyár is említették. Azon árúk közt, melyeket Rómában legjobban lehet venni, említi Cato tunicae, togae, saga, centones. Éjszak-Olaszországban említettnek Verona, Patavum és Aquileja, Dél-Olaszországban Tarent és Canusium; Mediolanumban a későbbi korszakban egy császári szövőgyár állítottatott fel; a fonal fehérségét és egyenlőségét dicsérik Retovium és Faventia (Gallia cisalpina) szöveteinél. A tartományok közül említendő Illyricum, hol a császárok idejében császári gyapjú- és vászon-szövőgyárak léteztek. Dalmátiában császári gyárak Spalatum és Salonaban; Pannoniában is számos szövet állítottatott elő a kivitel számára, különösen Sirmiumban. Germániából olvasunk már Plinius korában a ponyváról, és Britanniában a Ventai

császári szövőgyárról. Galliában számos gyár létezett, melyek a császárság idejében részint rubaszöveteket, részint vásznat, ponyvát stb. állítottak elő, különösen kiemeltetnek a Cadurciak és Rutenok vásznai, a Santonok gyapjúsövetei, stb. Császári szövőgyárak voltak Vienna, Lugdunum, Vinarium, Rheims, Trier, Metz, Augustodunum, Turnacumban, Spanyolországban is találunk számos szövőgyárt, így Corduba, Salacia, Tarraco, Emporiae, Saetabis, Galaeciában.

A malom- és sütőipar Rómában is, úgy mint más államokban, a régi időben önállólag nem szerepel. A gabna őrlése a háztartásban történt; de a kenyérsütés is csak akkor keletkezhetett, midőn a rómaiak lassanként régi szokásaikról lemondtak és a nemzeti ételkép szereplő és buzalisztból készülő kása (pulo) helyett inkább süteményeket használtak. Csak a második században K. e. kezd a sütőipar önállóan szerepelni Rómában. És ez iparág igen gyorsan fölvirágzott, mivel a fővárosi népesség csakhamar hozzászokott, a kenyeret a sütőnél venni, a helyett, hogy azt maguk készítették volna. Augustus idejében találunk egy pék-testületet, mely Traján idejében a császár által ki-nevezett száz tagból állott és a praefectus annonaenek alá-rendeltetett. A negyedik században K. u. a városban 254 sütő-műhely létezett.

A rómaiak nagyon megkedvelvén az üveget, mint ezt az ezen cikk körül fejlődő nagy fényüzés mutatja, az üveggyártás is nevezetes helyet foglal el. Rómában már Strabo idejében a legértékesebb üvegtermékek állittattak elő; másrészt pedig számos igen fontos találmány is említettik. Azon fényüzési iparágak közt, melyeket Alexander Severus külön adóval terhelt, az üveggyártás is említettik. Egy fontos ágát az üvegiparnak a drágakövek utánzása képezte. Rómán kívül különösen Campániában, és Plinius tanúsága szerint Galliában és Spanyolországban nagyobb jelentőséggel bír.

A festőipar legrégibb nyomára Siciliában és Etruriában akadunk. Alsó-Olaszországban Tarent jelentékeny helyet foglalt el, különösen a bíborfestésben, mely oly nagy jelentőséggel bírt, hogy a bíboresiga a város érmeiben is előfordul. A tarenti bíbor-szinű szövetek későbbben Rómában divatba jöttek, és még a negyedik században K. u. létezett Tarentben egy császári

festőgyár. Bajae partján is halászták a biboresigát, azonban nincsen nyoma, hogy azt ottan fel is dolgozták volna. Rómában a festők már Numa idejében előfordulnak, részletes adatok ez iparág fejlődéséről azonban hiányoznak. Olaszország keleti partján a hydruntumi bibor említették, sőt a tyrusival összehasonlították; az adriai tenger mellett Ancona említették biboráról, és a negyedik században K. u. találunk császári biborfestőgyárakat Cissa szigetén a veneti parton, Salonában Dalmátiában és Illyricumban. A birodalom nyugati részeiben Telo Martius és Narboban voltak császári gyárak. A kanári szigeteken állítólag Juba, Mauretania királya állított biborfestőgyárakat; még a harmadik században K. u. említették a mauretani bibort. A legjobb biborfajokhoz számították az atlanti tenger gaetuli partján nyertet. A középtenger afrikai partján is több helyen találtak kitünő biboresigák, így mindenekelőtt a kis syrta mellett, hol a mamixi vagy girbai festőárúk a császárság későbbi idejeig nagyon híresek voltak. A helynek közelebb megnevezése nélkül is említetnek császári biborgyárak Afrikában. Aegyptomban már régen nagy tökélyre jutott ez iparág. A helyek közelebb megjelölése hiányzik; valószínű azonban, hogy Sarepta, Caesarea, Neapolis és Lydda városaiban, melyeknél a biborkészítmények mint kiviteli cikkek említetnek, festőgyárak léteztek; továbbá jelentékenyen volt képviselve ez iparág Dorosban a főnikai part mellett és valószínűleg Cypros szigeten.

Az ipar főhelyei — a mint látjuk — a provinciákban voltak, és bár Róma e tartományokat vérig kiszívta, mégis kénytelen volt azoknak a tőlök vett sok árúért adózni, és míg ennek következtében az iparos tevékenység e tartományokat fölvirágoztatá, addig Olaszországban a jólét fokról-fokra apadt. Ez a gazdasági igazságszolgáltatás eredménye.

A kereskedelem is a megvetett foglalkozásokhoz tartozott Rómában. Általános meggyőződés volt, hogy a kereskedelem csalás, hamisítás nélkül fenn nem állhat. Még a nagykereskedelem is Q. Clodius (536 u. c.) törvénye által a senatoroknak megtiltotta, a kiknek nem volt szabad 300 amphoránál nagyobb tartalmú hajót birni, a melyek tudniillik a nagykereskedésre alkalmatlanok, de elég nagyok arra, hogy a senatorok jószágaikról

gyümölcsöt és egyebet a városba hozhassanak. Cicero idejében különben e törvény már feledékenységbe ment. Ama felfogásnak következménye, hogy az állam a kereskedelemmel nem sokat törődött. A hajózást nemcsak hogy nem ápták, hanem hosszú ideig az ellenségektől nyert hajókat elégették. Nagy kereskedelmi városok tönkre tétettek, így Korinth és Karthago. Cajus Gracchus az utolsó várost fel akarta építtetni, de tervével nem hatott keresztül. Csak kevés intézkedése volt az államnak, mely a kereskedelmi érdeket előmozdította, ezek közt különösen a szigorú megőrzése a helyes súly-, mérték- és pénzrendszernek egyfelől és a külállamokkal kötött néhány szerződés másfelől. Az első kereskedelmi szerződés Karthagóval 245 u. e. kötöttetett és 406., 448. u. e. megújított. 481. és 454. u. e. kötöttek szerződések Massiliával, Tarenttal, Egyptommal, későbbben más népekkel is. 259. u. e. a kereskedők testülete is (*collegium mercuriale seu mercatorium*) említették, melyről azt állítják, hogy az élelmi szerek felügyeletével is meg lett volna bízva.

A kereskedők közt különböző osztályok említetnek. A kiskereskedők általában *tabernii*-nek neveztettek; továbbá említetnek a *piscatores* (halkereskedők), *mercatores vinarii* (borkereskedők), *mangones* (rabszolgakereskedők), a későbbi időkben *librarii*, *bibliopolae* (könyvkereskedők) stb. Azonban legnagyobb jelentőségre emelkedett a római államban a gabnakereskedés és a pénzkereskedés, melyekről összefüggésben az agrar kérdéssel és hitelügygyel, bővebben szólottunk.

A legrégibb időben is voltak már Latiumban és Rómában a minden kilenczedik napon tartott vásárokon (*nundinae*) kívül nagyobb sokadalmak vallási vagy politikai összejövételek alkalmával. Így a latin és etrusk városok szövetségi ünnepélyei jó alkalmat szolgáltatnak az árucserére. Kereskedelmi élet még a görögök letelepedése előtt is honosult meg Rómában; mert az etruskok, — a phöníciaiak, karthagoiak és görögök után, kikkel kereskedelmi összeköttetésben álltak, — az ókor egyik legjelentékenyebb kereskedelmi népe volt és a kereskedelmet a kelet és nyugat közt közvetítette, különösen Spina és Hadria kikötők, a Po torkolatai és Pisa és Caere Italia nyugati partjai közt. Voltumna templománál és Feronia ligetében is tartattak nagy vásárokat,

melyek az olasz népeknél a nyugati és keleti áruk kicserélésére szolgáltak.

Későbbben Ostia alapítása után (Tarquinius Priscus által) a Tiberhajózás is jelentékeny lett. Ide jöttek görögök Cumae- és Siciliából és karthagoiak; innen pedig az áruk a Tiberen vitettek fel és hozatott a vissz-szállítmány.

245. u. c. kötötte Róma — mint említők — az első kereskedelmi szerződést Karthagóval. Tartalma arra mutat, hogy Latium, Sardinia, Lybia közt élénk kereskedelem folyt. Nagy lendületet vett a tengeri kereskedelem Antium meghódítása által. A római hatalom terjedésével a latinok is Rómára voltak utalva. Campaniában Dikäarchia (Puteoli) római kikötő lett. A folytatott háborúk sok rabszolgát szolgáltatottak és Róma kiváló rabszolgavásár lett. A samniti háború idejében a római kereskedelem már kiterjedt Alsó-Olaszországra, Umbria-, Picenum- és Etruriára. Ellenben a tengeri hajózás, daczára a Massilia és Tarenttel kötött, valamint a Karthagóval újból megkötött kereskedelmi szerződésnek, nagy lendületet nem vett. Pyrrhos idejében kereskedelmi összeköttetések jöttek létre Egyptommal és Appoloniával az illyr parton.

A kiskereskedelem már a régi rómaiak előtt sem állott tiszteletben, bár a saját mezőgazdaságban nyert termékek eladása nem volt becsstelen. Az eladás minden 9. napon (nundinae) történt a piacon (fora). Volt Rómában egy forum boarium, suarium, piscarium, olitorium (zöldség), pistorium (kenyér), F. cupedinis (Naschmarkt). Azonkívül rendes eladási hely, hol minden napon lehetett eladui, a macellum, bódékkal tele hely. Azonkívül voltak bódék, melyekben a kézművesek árúikat árulták. Idegen kereskedőknek korlátozott tartózkodás volt megengedve és szigorú felügyelet alatt állottak. Azért árúikat vagy római kereskedőhez bizományba adták, vagy külön megbizottakat (institores) vettek fel. Ezek gyakran az árak felcsigázása által még többet iparkodtak nyerni.

A kereskedelem megvetése folytán többnyire szabadonbocsátottak foglalkoztak vele. Ezeknek adták uraik a pénzt és kikötöttek maguknak bizonyos részt a nyereségből. Ezen szabadonbocsátottak száma a puni háború óta nagyon szaporodott.

Nyomasztólag hatottak a kereskedelemre a vámok, külö-

nösen a provinciákban; a bevitelnél fizettek $2\frac{1}{2}\%$, fényüzési cikkek 12% , a császárok alatt $16\frac{1}{2}$; a kiviteli vám $2\frac{1}{2}\%$. Azonkívül minden áru után, mely a piacra került, 1% fogyasztási adót kellett fizetni.

Legfőbb kereskedelmi cikkek voltak: bor és olaj, borban későbben nagyobb a bevitel; olajból különösen híres a venafri és tarentini. A híres olasz gyapjú sem volt képes a szükségletnek megfelelni. Legtöbbit szolgáltatott Gallia cisalpina. Itt mezőgazdaszat és ipar nagy virágzásban volt; Placentia, Cremona, Parma és Patavium voltak a főhelyek. Innen hoztak közönséges gyapjuszövetek, drága ruhák és szőnyegek, vászon, mely a spanyollal és mivelivel egyrangú volt; Sici-liából hoztak barmot, bort, gyapjút, mézt, safránt és gabnát. Spanyolország küldött gabnát, bort, olajt és gyapjút. Spanyol kereskedők Gades- és Kordubából vittek azonkívül Dikaiarchiába és Ostiába mézt, viaszt, szurkot, kermest, cinnobert és besózott tengeri halakat. Gallia transalpinából hoztak gyapjuszövetet, füstölt húst és sonkát. Különösen kiemelik a sequanusok jó sózott húsát; nemcsak Rómát, hanem egész Olaszországot elláták. Ellenben keletről hoztak fényüzési cikkeket. Görögország küldött bort, (Chios, Lesbos) mézt (Hymettos), Samos pávát, Chios osztrigát, Rhodus tengeri halat, ugyanazt a kilikai part és fekete tenger. Márvány jött Görögországból, Numidiából, Egyptomból, Kisázsiaiból- és Phrygiából. Kisázsia különösen mint átviteli ország volt jelentékeny. Egyik kereskedelmi irány a fekete tenger mellett haladt. Ezen út végpontja Dioscurias volt, a hol az árúcsere 70 nemzetet egyesített. Ide hozattak ind és babyloni termékek. Egy másik út az Eufrattól Efesosba vezetett, honnan a babyloni, phönici és syriai árúk vitettek nyugat felé. Nagy jelentőségű volt továbbá Palmyra, de legjelentékenyebb Alexandria. Innen jött vászon, himzett ruha, üveg és kristály-áru, papyrusból készült íróanyag és főképen indiai termékek. A direct összeköttetések Indiával ez időben nagyban szaporodtak. Strabo szerint 120 hajó indult minden évben Myos Hormosból Indiába. Különösen emelte e kereskedelmet a Monsun szelek ismerete. Majdnem minden árúczikk, mely Indiából jött, Rómában nagy vásárra talált: fahéj, bors, cassia, myrrha, malabathron. Az árak, melyeket érte fizettek, igen magasak voltak. A legfon-

tosb ind árúczikkek azonban selyem és pamutárúk, gyöngyök és drágakövek. Alexandriából jött még az elefántesont, teknősbékahéj, kristályüveg. A kikötők, melyeket a görög-római kereskedők látogattak, a következők: Muza az arab parton, Oponé az aethiopi tengeröbölben. Agamia, most Pemba, Afrika keleti partján; Apologoi és Omana a perzsa tengeröbölben. Az ind lerakási helyek közt Barygaza a legfontosabb. Róma ezen kereskedelme roppant nagy összeget emésztett föl, a mi már Pliniust méltó panaszsra fakasztja.

Strabo szerint a legnagyobb kereskedelmi városok voltak:

Spanyolországban Belon (átkelés Tingisba Mauretaniában és nagy intézetek a besózásra), Gades, Corduba, Gadeira (Cadix), Hispalis (Sevilla), Malaka, Uj-Karthago; Galliában Massilia, Narbo (Narbonne), Ardatae (Arles), Tolossa (Toulouse), Burdigala (Bordeaux), Genabum (Orleans), Lugdunum (Lyon); Olaszországban Genua, Aquileja (kereskedelmi hely az Illyriában és az Ister mellett lakott népek számára), Mutina, Ariminum, Ravenna, Róma, Dikaiarchia, Ostia, Tarent, Lylibaeum; a Balkan félszigeten Panticapäum, Byzancz; Görögországban Korinth, Delos, a Bosporuson Tanais, Phanagoria, Dioscurias, Phasis; Kis-Ázsiában Synope, Apamea, Ephesus, Smyrna, Polmyra, Rhodos, Seleucia; Afrikában Alexandria, Tunis, Myos-Hormos, Berenice.

Dr. WEISZ BÉLA.



A FÖLDADÓKATASZTER.

E szemle mult 1879. évi folyamának utolsó füzetében a földadó új szabályozásáról szólva, sziveskedett Fenyvesi Adolf úr »Földadókataszter« című munkámat birálat alá venni.

A birálat, mint maga F. úr is mondja, nem terjedt ki könyvem egész tartalmára, s bár elismeri, hogy »becses könyvem azon része, mely a földadó ideiglent, a földadó mostani kezelését, a más államok kataszteri rendszereit, a földadószabályozási 1875 : VII. t. cz. genesisét és törvényhozási viszontagságait és a törvény eddigi végrehajtását kritikailag ismerteti«; mindamellet, hogy bírálhasson, kiszemelte F. úr annak utolsó tiz lapján a kataszteri teendők iránt elmondott futólagos nézeteimet s könyvem ezen tiz lapján tücskérezget abban a reményben, hogy itt találta fel azon Archimedesi pontot, a melyről megmutathatni vélé, hogy milyen az én gyakorlati érzékem s mennyire bírok csak némileg is szövevényes kérdésen eligazodni!

És itt is, ha még a lényegét vette volna! Így legalább birálatát emelhetne volna tudományos színvonalra, mert ha már F. úr kizárólag könyvem ez utolsó tiz lapján előadottakat akarta birálat alá venni, a kataszteri elmélet elvi álláspontjára kellett volna emelkednie s e szempontból bírálni. S ez talán jobban is illett volna F. úrhoz, a ki bármily kitűnő gyorsíró s journalista is, de azt hiszem nem hizelelget magának a tekintetben, hogy a kataszteri gyakorlati műveletekben olyan biztos ítéletet mondhatna, mint tán egy gyenge pillanatában elhitette magával.

De ám, ha csak ezt teszi vala, aligha szólaltam volna fel, mivel utóvégre is az én csekélységem bizonyára ép oly kevesse érdekli a magyar pénzügyi irodalom olvasóit, mint az, hogy F. úr cikkéből alkalma volt minden kétséget kizáró módon megtudni, hogy F. úrtól, mint saját maga írja, »be h a t ó birá-

latok» jelentek meg a kataszteri műveletről a »Pesti Napló«-ban; annyiival is inkább, mivel köztudomású, hogy azokat az igazán beható bírálatokat a Naplóban nem F. úr, hanem valamely kataszteri közeg írta, a kivel nem vagyok ugyan egy véleményen, de elismerem, hogy szakember.

Még az sem ragadtatott volna velem tollat, hogy F. úr szememre lobbantá, hogy az 1869. és 1878. évi osztrák földadótörvényekről és az azok keresztülvitele alatt szerzett drága tapasztalatokról könyvem írásakor tudomásom sem volt; mert az ellenkezőről könyvem 147. lapja is meggyőzhette volna s mivel utóvégre is azon monographiában, melyet 1873. évben André Lajos úrral együtt irtam s mely »Európa több államának egyenes adórendszere« czim alatt a »Budapesti közlöny« 1873. évi folyamában s a képviselő- és főrendiház 1873. évi irományai között megjelent, ismertetve van az 1869. évi osztrák földadótörvény is. Abban pedig F. úrnak tökéletes igaza van, hogy az 1878. évi osztrák földadó-novelláról mit sem tudtam, mert ilyen nincs. Igenis van két osztrák földadó-novella, az 1875 december 15-ki és az 1879 ápril 6-ki törvény, mely az előbbit hatályon kívül helyezi. Ez utóbbinak, mint legérdekesebbnek végrehajtása azonban azon időre esett, midőn könyvem irtam; e szerint az annak végrehajtásánál nyert tapasztalatokat nem használhattam fel. Igazat adok azonban F. úrnak abban, hogy ha ma írnam könyvemet, nem fukarkodnám a tér szüke miatt s felhasználnék egyetmást azokból, a mik az osztrák kormány múlt év október havában előterjesztett földadótörvényjavaslatának az alsó házban való megvitatása alkalmával mondtak.

A tollat kezembe részben az a körülmény adá, hogy F. úr megcsontkítva adja vissza azt, a mit könyvemben megírtam, hogy az ekként elferditett dolgot azután diadalmasan megezőfolhassa.

A legfőbb azonban, mely arra indított, hogy a kataszterről írjak, a pénzügyminiszter úrnak f. é. február hó 9-én kelet 76817/879. számú s a földadókataszteri munkálatok tárgyában összehívott szakértekezlet összes tagjaihoz intézett nagy fontosságú körlevele, mert ez által a kataszterügy oly irányba tereltetett, mely méltán hívja fel figyelmünket, hogy a tudományos eszmék ezen komoly lapján is foglalkozzunk vele.

I.

Két évi hosszú parlamenti harc után becikkelyezett a földadó szabályozásáról szóló 1875: VII. t.-cz. Az igazat megvallva a törvény valami nagyon senkinek sem tetszett. A földadóiideiglen rendszerének hívei ócsárlák, az 1861. évi porosz törvény feltétlen hívei duzzogtak miatta s még azok is, a kik mellette voltak, aggódva tekintettek a végrehajtás nehézségeire.

A végrehajtásban a kezdet nehézségein túlesve, az alapkalkulációk annyira haladtak, hogy 1879. év nyarán a becslők a járási osztályokat és az előleges tiszta jövedelmi fokozatokat is felállították s ezek alapján itt-ott az osztálybasorozások is megkezdettek.

Ekkor merült fel egyebek közt az a kérdés is, hogy olyan biztos-e ez az alap, hogy az egyes földrészletek az ekként megállapított osztályok szerint minden aggály nélkül besoroztathassanak.

A kérdés gyakorlati kérdés volt; ép ezért gróf Szapáry Gyula pénzügyminiszter úr a múlt 1879. év őszen szakbizottságot hívott össze az ország legkülönbözőbb vidékein élő birtokosok s kataszteri szakértők közül, hogy a kataszteri kérdést gyakorlati szempontból vizsgálják meg.

En »Földadókataszter« című munkámban a törvényből iparkodtam kimutatni, hogy elhibázott a mi földadószabályozási törvényünkben elfogadott kataszteri rendszer, mert a kormányközegek s a földadó-bizottságok működését nem fűzi össze, hanem egymás mellé s egymással szemben állítja. Elhibázott e rendszer, mert a műveletekre helytelen sorrendet állít fel, ugyanis az egyes művelési ágak osztályai és az azokat jelző mintatermek, valamint a tiszta jövedelmi fokozatok mindenek előtt a becslőbiztosok által állíttatnak fel s mégis ezen előleges és csak úgy nagyjában minden beható ellenőrzés és bizottsági tárgyalás nélkül megállapított osztályok és mintatermek szerint eszközöltetik az osztálybasorozás. Nem tartom helyesnek azt, hogy törvényünk az osztálybasorozást az egész becslőjárás területén a választott és kinevezett becslő által együttesen rendeli eszközölni, mert ily módon az osztálybasorozás 3 évnél előbb el nem készülhet. Végül hibásnak tartom törvényünkben azt, hogy a járási, kerületi és országos bizottságok elé, a tiszta

jövedelmi fokozatok és osztálybasorozási munkálatok megállapítása körül oly eljárás tűzetett, mely mellett nemcsak hogy összezavartathatnak a munkálatok, de a bizottsági tárgyalások is eltarthatnak 4—5 évig; ugyancsak hosszadalmas a reklamátiók elintézésére kijelölt eljárás is, mely mellett a felszólalások elintézése három évig is eltarthatna. Mindezekhez még bebizonyítani iparkodtam azt is, hogy a becslés tényezői, u. m. a termés, terményár s művelési költségek, a kataszter céljaira részben helytelenül voltak a törvény értelmében felveendők, illetőleg lettek felvéve s a tiszta jövedelmi fokozatok kiszámítási módja mód nélkül komplikált volt.

Ezen álláspontból nagyon természetesen a törvény megfelelő módosításának sürgetése következett.

De, hogy a kép egész legyen, meg kellett érintenem még azt is, hogy nem lenne-e célszerű, ha a kataszteri műveletek vezetésére egy külön igazgatóság állíttatnék fel egy igazgatóval s egy aligazgatóval az élén, a kik közül az egyik lenne administrator, a másik gazda, a kiknek támogatására a pénzügyminiszter által még egy szaktanács lenne alakítandó. F. úrnak tetszik már itt ellenkező nézetben lenni velem. Szerinte a központi igazgatóság meg van alkotva a központi felügyelők karában s nem tudja megfogni, hogy miért legyen annak élén két igazgató s miért legyen az egyik administrator s a másik gazda; hisz e két tulajdonságot egy igazgató is egyesítheti.

Ezekre a kifogásokra s kételyekre nagyon egyszerű a felelet. A központi felügyelők nem arra valók, hogy igazgassanak, hanem arra valók, hogy a részükre kijelölt kerületekben a közegek működését a helyszínen ellenőrizzék s ügyeljenek, hogy a felvételek egyöntetűek s azok eredményei arányosak legyenek.

Az igazgatók egyikének pedig azért kell administratornak lenni, mert olyan nagy hivatali apparatusnak, mint a kataszter, ezer és ezer személyzeti és dologi ügyei vannak; a közegek működését vezetni, a határidők megtartását ellenőrizni kell. Ezt teszi az administrator. De ott vannak a becslési műveletek s jönnek a központi felügyelők s jönnek a kerületi közegek eltérő felfogásaikkal, a melyekben döntenek csak egy gazda van hivatva. Van tehát az administratornak s a gazdának is elég teendője, melyek mindegyike megérdemli, hogy külön egyén gondozza azokat.

Egyébiránt ez az egész gyakorlati kérdés. S e gyakorlati kérdést, mint mindenki tudja, a pénzügyminiszter úr is úgy oldá meg, hogy a kataszteri ügyosztály élére egy gazdát, s annak helyettesévé egy közigazgatási tisztviselőt nevezett ki.

T. úr ragaszkodik a kinevezett s választott becslők intézményéhez s nincs velem egy véleményben, hogy különösen a járási bizottságoknak, mert főleg ezekről van szó, az osztályok felállításánál és az osztálybasorozásoknál kiterjedtebb hatáskör lett volna adandó. Tart attól, hogy közönyből, vagy hivatásuk fel nem ismerése folytán nem felelnének meg fontos feladatoknak.

Ez is gyakorlati kérdés. Mint tudjuk, a porosz és az osztrák törvényhozók más nézetben voltak, — más nézetben voltak a magyar földadóideiglen végrehajtói is, mert akkor, midőn a magyar társadalmi tevékenység megbénítva, elnyomva volt, 1850/3-ban volt bátorságuk nemcsak az osztályozást, hanem az osztályba sorozást is egy kinevezett ügyvezető vezetése mellett községi bizottságokra bízni s nem bánták meg bátorságukat, mert a magyar nép önkormányzati képessége ez időkben és e munkálatokban is fényesen igazolta magát; mert a községi bizottságok munkálatai gr. Lónyay Menyhért, Keleti, Korizmic s az 1869. évi földadó-enquête tagjainak nézete szerint is nagyban és egészben jók voltak elannyira, hogy a mi a földadóideiglenben jó volt, azt főleg a községi bizottságoknak köszönhetjük.

Hogy ne várhatnánk hát hasonló eredményt a járási bizottságoknak képzettebb tagjaitól! Különben is van mód, hogy a közöny megtöressék. Ott áll az osztrák példa. Csak ki kell mondani, hogy a bizottság működése határidőhöz kötött s ha teendőit a kitűzött határidőben be nem végzi: kormányközegek által végeztetnek el azok s megszűnik minden közöny.

E rendszabály, mint az osztrák alsóház folyó évi január s február havi tárgyalásai alkalmával Chertek Emil ur, az osztrák pénzügyminiszterium volt ideiglenes vezetője az 1879. évi földadó - novella hatásáról szólva, tények felmutatásával bizonyítá, csodákat művelhet.

Ausztriában a járási bizottságok küldöttségeinek korlátlan

működése mellett, 4 év alatt csak mintegy 26 millió parcella soroztatott be a megfelelő osztályba.

E huzavonának nem közöny, nem képtelenség, hanem az volt az oka, hogy a birodalom némely provinciáiban a földadó az új becslések nyomán tetemesen, így Galicziában némely helyütt mintegy 150%-al emelkedni fog s általában az új földadószabályozás folytán az eddig nyilvánosságra került adatok szerint a kataszteri földhozadék Galicziában 17 millióról $23\frac{1}{2}$ millióra, Morvaországban 20 millióról 25 millióra, Alsó-Ausztriában $14\frac{1}{3}$ millióról $21\frac{1}{2}$ millióra, Felső-Ausztriában $8\frac{1}{2}$ millióról 10 millióra, Stiriában $7\frac{2}{3}$ millióról $12\frac{86}{100}$ millióra, Karanthiában $2\frac{2}{3}$ millióról 3 millióra, Istriában $2\frac{2}{3}$ millióról $3\frac{1}{3}$ millióra emeltetnék; — Csehországban pedig $51\frac{3}{4}$ millióról 48 millióra, Krajnában $3\frac{1}{2}$ millióról 3 millióra szállíttatnék; s csak Sziléziában és Dalmáciában maradna meg jóformán az eddigi kataszteri jövedelem; amott $3\frac{2}{3}$ millió helyett $3\frac{6}{10}$, emitt pedig $1\frac{1}{3}$ millió helyett $1\frac{438}{1000}$ millióban állapíttatván meg az újból kinyomozott kataszteri jövedelem.

Az osztrák sorozó bizottságok huzavonásának tehát véget vetendő, az 1879. évi ápril 6-ki törvény elrendelése, hogy azon esetre, ha a járási bizottság két tagú sorozó küldöttségének egyik vagy mindkét tagja elmaradna a sorozásról: jogában áll a kormány által kinevezett becslőbiztosnak a sorozást egyedül teljesíteni.

És mi lett a következménye a törvény ezen intézkedésének? az, hogy 1879. év nyarán a még hátralevő 26 millió parcellának sorozása megtörtént és pedig a nélkül, hogy a törvény végső rendszabályát, vagyis azt, hogy a becslőbiztosnak magában kelljen végezni a sorozást, alkalmazni kellett volna.

Ha a saját viszonyaink szempontjából indulunk ki, önkényt az a kérdés merül fel, hogy nálunk előfordulhat-e az az eset, ami volt Ausztriában.

Véleményem szerint ilyen esetre aligha számíthatunk, ha csak abból a szempontból nem indulunk ki, hogy kataszteri közegeink egy része, létfenntartási ösztönből iparkodik minél tovább hivatalában megmaradni s hogy ezt tehesse, cunctatoroskodik.

Elvi szempontból tehát kívánatos, hogy mindent megelőz-

zünk, a mi a műveletek gyors folyamatát gátolná, mert a kataszter-készítésnél a gyorsaság: elvi követelmény.

Minél lassabban készül valamely kataszter, annál nagyobb a valószínűség, hogy eredménye nem lesz helyes, nem lesz egyöntetű. A végrehajtó közegek elhalnak, elzülленnek s helyükbe újakat kell bevezetni, betanítani s a gazdasági viszonyok, a becslési tényezők is változnak s minden változások az egyöntetűség hátrányára történnek.

De van még egy más tekintet is, mely a mellett bizonyít, hogy a műveletek gyors folyamatának minden akadályai elháríttassanak: ez a költség. Az osztrákok a múlt év végeig, vagyis az osztálybasorozások befejezéseig elköltöttek kataszterükre 25 millió forintot s mindez azért történt, mert a műveletek végrehajtóinak működéséhez nem szabtak kellő korlátokat.

E végből szükségesnek tartottam, hogy a bizottsági tárgyalások menete is gyorsíttassék. E célból javaslatba hoztam, hogy a járási bizottság már előzetesen értesíttessék a jövedelmi fokozatokról, hogy így már a tárgyalások előtt megismerkedjenek azokkal; azután vita alá vennék azokat in pleno s előzetesen határoznának; azután két-két tagu küldöttségre oszolva, megvizsgálják a minta-tereket s osztályokat; erre ismét összeülénének, határoznának az osztályok és fokozatok felett.

E járási módot hosszadalmasnak tartja F. úr s azt állítja, hogy annyi utazgatást egy kataszteri törvény sem ismer. Ennyit valóban nem, hanem sokkal többet. Olvassa el F. úr csak a mi törvényünk 40—45. §-ait s nem lesz szüksége czáfolatra.

II.

Fenyvesi úr hibáztatja azt, hogy én az osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok felállításához egészen új adatokkal új számítást akarok tétetni.

Érdemes bírálóm hallott harangozni, de nem tudja, hogy hol.

Én a jövedelmi fokozatok felállítására nézve nálunk követt mód nélküli complicált eljárást nem tartom célra vezetőnek, s hivatkoztam különösen a porosz példára, mely szerint a tiszta jövedelmi fokozatok kiszámítására semmi különös formulare nem iratott elő, hanem hagyattak a becslő közegek és bizottságok saját józan felfogásukra s szakismeretük jó sugallatára.

A ki tehát nem csak elolvasta, hanem meg is érté könyvem e kérdésre vonatkozó részeit: nem gondolhatta, nem gondolhatja, hogy én kezdetni óhajtanám a régít. A tiszta jövedelmi fokozatok kiszámítását nézetem szerint nem szükséges százakra menő adatokból leszűrni, hanem alkalmazkodnunk kell a törvény által egészen helyesen felállított elvhez, mely szerint a tiszta jövedelmi fokozatok egyes tételeinek készpénzben kell kifejezniök az illető minőségi osztály tiszta jövedelmeit.

Ezt leghelyesebben kifejezheti a józan szakértelem; alapul véve a törvény 15. §-ának azon rendelkezését, hogy a föld tiszta jövedelme a termés, terményár és a gazdálkodási költségek évi átlagai szerint számítandók ki.

Kivántam azonban, hogy úgy mint a földadóideiglen alkalmával történt, állíttatnának fel termés-, terményár- és művelési költség-fokozatok.

Ennek az lenne a haszna, hogy minden község bizonyos ár-, termés-, s költség-fokozat alá lenne helyezhető s ez által könnyíthető az arányosításnál az áttekintés, s egyszersmind oly becses támpont lenne nyerhető ahoz, melyet a tiszta jövedelmi fokozatok végleges megállapításakor az arányosító bizottságok jól felhasználhatnának.

És e pontból legyen szabad egy kis önbírálat, a melyet magamban nem egyszer megvitattam. A kérdés az, szükséges-e az 1875. törvény mellett, mely szerint járasonként készpénzben kifejezett tiszta jövedelmi fokozatok állíttatnak fel minden egyes művelési ágra nézve, még külön termés-, terményár- s művelési fokozatokat is felállítani. E kérdésre, ez önkételyre nézve arra az eredményre jutottam, hogy igen. Mert utóvégre is a tiszta jövedelem összetett fogalom, s mint ilyen helyességre nézve csak akkor bírálható meg, ha elemei is támpontul vétetnek; és pedig annyival is inkább, mivel a termés mennyiségéről, a terményárakról, és a művelési költségekről rendszerint statisztikai adatok gyűjtetnek; a földhozadékról azonban nem. Ha tehát biztosan akarjuk meghatározni, hogy ennek meg ennek a járásnak föld-jövedelmi viszonyai ilyen és olyan arányban állanak egymáshoz: legbiztosabb tényezőkkel dolgozunk, ha a jövedelmi becslés eredményét összevetjük az ugyanazon járásokban uralkodó termés-mennyiség, termés-ár s művelési költség viszonyaival.

Mindenesetre, meg vagyok győződve, hogy a parcelláris kataszteri becslés arányosítási műveleteivel a termés-, terményár és művelési költség viszonyai biztosabb támpontot nyújtanak, mint akár a bérleti, akár az adásvevési árak.

Sokat bajlódik t. birálóm a kataszteri árakról mondott véleményemmel. Valóban itt bevallom, a gyors munkából származó mondatszerkezeti s mint utólag észrevettem, sajtóhibák is fordulnak elő. Okos ember észreveszi mindjárt s kitalálja a becsusztott hiba daczára is a helyes gondolatot, de ha szőrszálhasogató, mint F. úr, hálás tér nyílik neki.

Én a kataszteri becslést nagy átlagbecslésnek tartom s ha kifejezésre tudja hozni az arányt, nézetem szerint megfelelő czéljának az adókivetésre nézve, habár nem fejezi is ki a tiszta földhozadékot a legutolsó félkrajczárig. Ez elvből kiindulva, én törvényünknek azt az intézkedését, hogy évi átlagok felállítását rendeli, túlságnak tartom és sokkal inkább helyeslem, mert könnyebb, egyszerűbb s az arány követelményének mégis megfelelő a porosz törvény, mely a termények áraul a kataszternél a Mártonnap i á r a k a t jelöli meg. De nézetem szerint a mi törvényünket is lehetett volna a végrehajtásnál egyszerűsíteni az által, hogy meghatározott volt, hogy a becslőbiztosok az év mely hónapjaiból gyűjtsenek adatokat; és, véleményem szerint, semmi hiba vagy törvénytelenység nem követtetett volna el, ha mindegyik évszak egy-egy bizonyos havából állítottak volna össze a heti piaczi adatok.

A gyári áraknak külön kategoriává való emelését nem helyeselhetem; mert a gyár ma áll, holnap megszüntetheti működését s az arra alapított árfokozat alaptalanná válik. Ezt helyesli Fenyvesy úr is, hanem hogy mégis mondjon valamit, következetlenséget fog rám, hogy könyvem egyik helyén azt mondom, hogy »az árfokozatokban kifejezést lehetne adni, például a terményárakra nézve a piaczi, helyi, sőt, ha ugyan a gyári árak, melyeket én helyteleneknek tartok, el nem ejtetnének, a gyári áraknak is.« No, a ki ebben következetlenséget lát, mint F. úr, az csak olyan egyén lehet, a ki minden áron téves világításban akarja a szerző intencióját bemutatni.

Épen ilyen az is, a mit F. úr a leszarmaztatott árakról kifejezett véleményemről mond.

Az utasítás szerint leszarmaztatott árak alkalmazandók azon takarmányféléknél, melyek a piaci forgalom tárgyát rendszerint nem képezik s inkább magában a gazdaságban használtatnak fel, továbbá a trágyánál, a hol annak forgalmi ára nines,

Ezeknek értéke tebát táperejükhöz képest és súly szerint oly termény árából szarmaztatandó le, melynek megállapodott forgalmi ára van. Ilyenül a zab ára vétetett fel azért, mivel ezen majdnem kizárólag takarmányul szolgáló gabonanem minden vidéken termesztetik és mint a kereskedelemben nagy mennyiségben előforduló árucikknek, mindenütt jobban megállapodott piaci ára van.

E szerint a takarmányféléknek ára egy pozsonyi mérő zabnak kataszteri árából lévén leszarmaztatandó, ott, hol a becselőjárásra (osztályozási vidékre) csak egy árfokozat vétetett fel, az árleszarmaztatás e szerint történt, a hol pedig több árfokozat alkalmaztatott, ott az egyes árfokozatba sorolt községek a leszarmaztatott ár is az illető árfokozatba eső zab-ár szerint volt kiszámítandó és alkalmazandó.

Az árleszámításra kules állittatott fel. E szerint például 100 font természetes réti széna értéke minőség szerint 1 mérő zab árának 40—80—120%-val vétetett fel.

Én ezen termények, illetőleg gazdasági cikkek értékének zabárban való kifejezését szükségtelennek tartom; mert a piaci árral nem bíró szénának, szalmának az értékét ki lehet tudni a zabértékre való átszámítás nélkül is.

F. úr azt hiszi, hogy én itt az érték fogalmát össze-zavartam az ár fogalmával. Én arról beszéltem, hogy a mai fogalmak szerint nincs szükség, hogy valamely tárgy értékét ne készpénzben, hanem rozs- vagy zab-értékben fejezzük ki; mert a tudomány mai színvonalán a leghelyesebb értékmérőül a közforgalomban levő nemes érczpénzeket vesszük s nincs szükség, hogy visszatérjünk azon túlhaladott álláspontokra, midőn mint például Soden az adókat s az állami tisztviselők fizetéseit is rozsérték szerint óhajtá szabályoztatni, vagy például Thaer értékmérőül $\frac{1}{9}$ porosz mérő rozsban kifejezett munkabért vett.

De menjünk tovább. Fenyvessy úr reflectál arra a javaslatomra, hogy a kataszteri törvény 19. §-ában a főterményekre vonatkozólag 1867—1872 évig kijelölt középárakat kiegészíteni óhajtanám egész 1877 év végeig. Óhajtanám, mert vasutaink készületlensége miatt ez időben voltak az árak bizonyos vidékeken a legbizonytalanabbak. F. úr abban a nézetben van, hogy el fogom ejteni ez óhajomat, mert a baj nem az áringadozásban, hanem az áraknak 1873—1877 év alatt bekövetkezett rendkívüli felszökésében van. Nem vagyok F. úrral egy nézetben: mert ha az árak minden helyen egyformán emelkedtek volna, ez nem lenne baj, mert hisz így az arány ugyanaz maradna s ha csak azt akarnók, hogy kisebb árakat hozzunk ki, lehetne azokból a törvényben meghatározott 20% helyett 30—40%-ot levonni, a mit különben én ez esetben nem tartanék szükségesnek. A baj abban a körülményben van, a mit én megjelöltem. Az 1873—1877 évben megnyílt vasutak folytán oly vidékek jöttek világforgalmi irányba, melyek előbb attól el voltak zárva, s e forgalmi helyzet gyökeresen átalakította annak értékesítési viszonyait. Ezek olyan körülmények, melyek számba veendők.

Ha valaki szükségesnek tartja, hogy a terményárak változásai a termények megbecslésénél számba vétessenek, akarnia kell azt is, hogy a művelésre felhasznált tárgyak munka- és anyagértékek árainak változásai is figyelembe vétessenek. Ez oly természetes, hogy az ellenkezőt csak laikus veheti fel.

Különben mindezek a kataszteri műveletek jelen állásában s különösen a pénzügyminiszter úrnak említett körlevele óta akadémiai discussióvá váltak.

A pénzügyminiszter úr kijelenti, hogy elrendelte, »hogy az eddigi becslési munkálatok, melyek leginkább a csak járásuk viszonyait ismerő becslők véleményét képviselik, a központi felügyelők vezetése alatt az összes kataszteri tisztviselők és választott becslők közreműködésével részletesen felülvizsgáltassanak, kiigazítottassanak és a munkálatok jelen állapotához mértén lehetőleg arányba hozassanak; az okból mindazok, mik a törvény értelmében a tényleges viszonyoknak meg nem felelnek, töröltessenek«.

Ezzel teljesítve lett azoknak az óhaja, a kik az előmunkálatok rectificatióját sürgették. E tény, meg vagyok róla győződve, általános megnyugvást idéz elő s a munkálatok rendes és gyors menetben haladnak előre.

III.

A kataszteri ügynek sarkpontját egyébiránt nálunk az a kérdés képezi, hogy az osztálybasorozás a becselő biztosok által megállapított előleges osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok alapján kezdessék-e meg; vagy pedig előbb az osztályok, azok mintaterei, és a jövedelmi fokozatok bizottságilag felülvizsgáltassanak s előlegesen avagy végleg megállapíttassanak és az osztálybasorozások csak akkor kezdessenek meg.

E három véleményárnyalat közül a mi törvényhozásunk az 1875: VII. t. cz. megalkotása által az elsőt fogadta el, mely szerint az osztályokat és jövedelmi fokozatokat előzetesen a kinevezett és választott becselők állítják fel, s közvetlenül ez alapon eszközlik az osztálybasorozásokat és úgy az osztályok és jövedelmi fokozatok végleg az osztálybasorozások megtörténte után vizsgáltatnak felül és állapíttatnak meg végleg s ezután adatik hely a felszólalásoknak, melyekkel a művelet befejeztetik.

Ezzel szemben már a törvényjavaslat tárgyalása alkalmával is a képviselőház kataszteri bizottságának 1873 évi deczember hó 21-én kelt jelentésében az az elv állíttatott fel, hogy a tiszta jövedelmi fokozatok mindjárt a miveletek elején s különösen az osztálybasorozások előtt végleg megállapíttassanak.

Harmadik véleményárnyalat az, melyet a képviselőház kataszteri bizottsága az 1873. évi junius hó 24-én kelt jelentésében kifejezett. E szerint a tiszta jövedelmi fokozatok az osztályba sorozások előtt csak előlegesen állapíttatnának meg s véglegesítésük csak az osztályba sorozások után következne be. Lényegileg és részben e véleményárnyalathoz csatlakoztam én is.

Mint tudjuk, a porosz törvény ismét más utat követett, a mennyiben a szerint a jövedelmi fokozatok a bizottságok által előlegesen mindjárt a miveletek elején felülvizsgáltatnak és előzetesen megállapíttatnak, azután következik a sorozás és a

felszólalás, és a jövedelmi fokozatok csak ezután állapíttatnak meg véglegesen.

A véleményeknek e szétágazása mutatja, hogy itt szövevényes és nagyfontosságú kérdéssel van dolgunk.

Felállíttatnak a járási osztályok, megállapíttatik azok hozadéka a tiszta jövedelmi fokozatokban s kijelöltetnek az azokat jelező mintateret. Ezzel azonban csak a becslés kerete állíttatott fel; hátra van az azokat betöltő osztályba sorozás és az azok tartalmát módosító felszólalási eljárás. Kettő történhetik hát: vagy helyesen alkalmaztatnak a mintateret, vagy nem. Feltéve az eshetőséget, hogy t. i. helyesen alkalmaztatnak, (és ez volna az eljárás ideálja) akkor igazuk van azoknak, a kik abban a nézetben vannak, hogy a jövedelmi fokozatok mindjárt a miveletek elején véglegesítendők; ha azonban a sorozás vagy reclamációk folytán az eredetileg felállított tiszta jövedelmi fokozatoknak, hogy úgy mondjam, intentiója helytelenül fejeztetik ki, akkor jogos és méltányos azok kívánsága, a kik a fokozatokat a sorozás vagy bizonyos tekintetben a reclamációk után kívánják véglegesíttetni.

A kérdés tehát egészen gyakorlati s a priori nem oldható meg.

Én viszonyainkat véve, abban a nézetben vagyok, hogy szükséges lesz az osztályokat már előre megállapítani, a fokozatokat pedig jól megrostálni s előzetesen megállapítani, hogy utólag a fokozattételeknek is a lehető legkevesebb változásoknak kelljen alávettetniök, s ám, ha a sorozások (és csak a sorozások) folytán az eredetileg felállított fokozatok illetőleg mintateret helytelenül alkalmaztattak, vagy helytelenek voltak azok már eredetileg magukban véve is, azok végleges bizottsági megállapítása a sorozások után eszközöltessék.

javaslatom a következő: Azon netáni esetre, hogy ha a sorozások által az országos arány tetemesen megváltoztatnék, fölhatalmazandó lenne a pénzügyminiszter, hogy az országgyűlésnek való bejelentés mellett a tiszta jövedelmi fokozatokat (de nem az osztályokat, mert azoknak a sorozások előtt végleg meg kell állapíttatniok) felülvizsgáltathassa s erre nézve a következő eljárás lenne követendő:

A járási bizottság figyelemmel kísérné a sorozásokat; azok

befejezése után, a pénzügyminiszter felhívására, összeülne s a becslőbiztossal együtt megbírálná, hogy a sorozók helyesen alkalmazták-e a tiszta jövedelmi fokozatokat, s ha azt találná, hogy a sorozásnál a fokozatok helytelenül alkalmaztattak: javaslatot tenne a kerületi bizottsághoz az iránt, hogy mely községi határok azok, melyekben alacsonyabb vagy magasabb fokozatok lennének alkalmazandók.

A kataszteri igazgató s azután a kerületi bizottság e javaslatot tárgyalná s azután saját véleményével felterjesztené a pénzügyminiszterhez, a ki azt közegeivel tanulmányoztatná s a fokozatok végleges megállapítása végett az országos bizottság elé terjesztené. Magától értetik, ismétlem, hogy ez alkalommal új osztályok nem lennének felállíthatók, mivel új osztály felállítása új sorozást von maga után, az pedig a műveletek ezen stádiumában, ha csak a munkálatokat felzavartatni nem akarjuk, meg nem engedhető.

Ez alapon rendeltetnének el a felszólalások.

S itt nem akarja F. úr megérteni, hogy a sorozások következtében hogyan változhatik meg az országos arány. Czáfolni nem tudja, hanem egy felkiáltó jelet bigyeszt az »arány« után. Pedig a dolog szakértő előtt igen egyszerű. Vegyünk egy pozsonymegyei s vegyünk egy baranyamegyei egyenlő járást; a szántóföld mívelési ágára nézve legyen mind-egyikben 4 osztály felvéve holdankint 6, 8, 10, 12 frt jövedelemmel. Ha már most Pozsonyban a járási szántóföldek $\frac{2}{3}$ része az első két, $\frac{1}{3}$ része pedig az utolsó két osztály szerint soroztatik, Baranyában azonban megfordítva: világos, hogy a baranyamegyei járásra nézve, mert itt magasabb tételű fokozatok alkalmaztattak, a maga egészében aránytalanul nagyobb adóalap hozatik ki, mint a pozsonymegyeiben. Belátja tehát t. bírálóm, hogy ilyen s könnyen előfordulható eljárás mellett felzavartathatik az osztályba sorozások által a mintaterekben helyesen felállítani vélt országos arány, s belátja azt is, hogy felkiáltó jelével azt jelzé, hogy a kataszter szövevényeiben nincs még otthon.

A tiszta jövedelmi fokozatoknak mi módon és a műveletek mely stádiumában való felülvizsgálása és megállapítása körül felmerült véleményeket egyébiránt, a kataszteri műveletek jelen

stádiumában gyakorlatilag helyes alapokon egyesíti a pénzügyminiszter úrnak már fentebb is említett s ez idei február hó 9-én kelt körlevele.

A pénzügyminiszter úr kijelenti, hogy »mihelyt a becslési előmunkálatok rectificatiójára vonatkozó kimutatások hozzája beérkeznek, szándékozik a szakértekezletet azonnal összehívni és a beérkezett munkálatokat annak bemutatni; szándékozik továbbá még az osztálybasorozás folytatása előtt a járási földadóbizottságokat azon célra összehívni, hogy ott, hol a járásbizottsággal egyetértőleg felállított osztályozási vidékek számát a becslőbiztos leszállítandónak, vagy szaporítandónak tartja, vagy a hol a járás osztályozási vidékekre nem osztatott fel, de annak ilyképi felosztása a műveletek folyama alatt szükségesnek mutatkozott, — a járási bizottság ezen tárgyban újból határozhasson; továbbá, hogy ezen utóbbinak tagjai az osztályok és tiszta jövedelmi fokozatok felállítása iránti javaslatokkal, saját előleges tájékoztatásukra s azoknak tanulmányozhatása végett azon célra megismertessenek, hogy minden bizottsági tagnak mód nyujtassék, miszerint akkor, a midőn ezen fokozatok érdemleges tárgyalása napirenden lesz, a becslők javaslata előtte ismeretlen nem lévén, ahoz alaposan hozzászólhasson s arra készülhessen; — s végre ezen összehívás által a járási bizottságoknak arra is akarok módot nyujtani, hogy ez alkalommal, ha szükségesnek látják, más járási becslőt választhassanak, esetleg, hol a kerületi bizottságba választott képviselője időközben elhalálozott vagy lemondott, azt új választás által pótolhassa.«

Ha az e rendelettel megindított eljárásnak meglesz az az eredménye, hogy a járásokon belül a földek osztályai tökéletesen határozatnak meg: a cél el van érve s e rendelet lényegileg kielégitheti mindazokat, a kik abban a nézetben vannak, hogy a fokozatok csak előlegesen állapittassanak meg a sorozások előtt s véglegesítésük a sorozások utánra következzen; mert e kijelentés szerint formailag nem a hármaskörű bizottság által állapittatnak ugyan meg előzetesen a fokozatok, de ezen kétségkívül nehezen működő nagy apparatus mozgósítása, a műveletek jelen előhaladott stádiumában s a munkálatok célba vett rectificálása mellett elvileg és lényegileg épen nem is szükséges.

A kérdés megoldásának lényege az, hogy a fokozatok és osztályok az osztálybasorozások előtt az érdekelt hozzászólása mellett előzetesen olykép állapittassanak meg, hogy az osztálybasorozásokhoz lehető szilárd alap létesíttessék s egyáltalán a fokozatok végleges megállapítása alkalmával azok nagymérvű változtatása szükséges ne legyen.

Az előleges tiszta jövedelmi fokozatoknak a hármask fokú bizottság által való felülvizsgálását napi rendre lehetett tűzni 1879 év nyarán; ma azonban, midőn a becslési munkálatok a tél folyama alatt folyvást javítottak s újból a központi kataszteri felügyelők vezetése alatt az összes kataszteri tisztviselők és választott becslők közreműködésével felülvizsgáltatnak s a becslők által felállított osztályozáshoz és tiszta jövedelmi fokozatokhoz a járási bizottságok hozzászólási joga is biztosítva van: oly osztályozási alap teremtetett, melyen a tényleg felüggesztett osztálybasorozásokat megnyugvással lehet folytatni.

A pénzügyminiszter körrendeletében kijelölt módozat tehát gyakorlatilag igazolt, helyes s elméletileg megfelel a kérdés lényegének.

Még egy pár szót az osztálybasorozásokról.

F. úr az osztálybasorozás módozatára vonatkozó javaslatomról szólva, azt mondja, hogy »nem tartja indokoltnak Dobner azon nézetét, hogy a sorozást a becslőbiztosok végezhetnék legjobban, mivel ők munkálták ki az összes osztályokat«.

Én ezt nem mondtam. Én az osztálybasorozásokról a következőket mondtam: »Az egyes földrészleteknek a községi határookban a járási osztályokba való sorozása nem kis nehézséget okoz, mert meg vagyunk szokva, hogy községeinkben a legjobb föld az I., az azután következő a II. osztályba tartozik, holott most a 8. osztály mellett lehet község, melynek legjobb földje a 3-ik, az azután következő pedig a 8. osztályba lesz sorozandó. Ez már magában véve zavarólag hat. Ehez járul még, hogy most az osztályokat a becslőbiztos munkálta ki, e szerint azokat ő tudja legjobban megítélni. Ép ezért nem lehet tagadni, hogy törvényünknek az az intézkedése, hogy a becslők eszközlik a sorozást, helyes; ennél azonban baj az, hogy így a sorozás eltarthat három évig. Hogyan hárítsuk el e bajt? Nézetem szerint a következőképen:

A becslőbiztos a járási bizottság meghallgatása után felosztaná a járást annyi és oly nagy sorozási vidékekre, hogy a sorozás egy év alatt befejeztethetnék; minden ilyen sorozási vidéken egy járási bizottság tagja és egy, a kataszteri igazgató által kinevezett ügyvezető végezné a sorozást a becslőbiztos és a járási bizottság elnökének felügyelete alatt.

Látni való tehát, hogy nemcsak hogy nem mondtam, hogy a becslőbiztos végezze a sorozást, sőt bajnak mondtam azt, mivel így igen soká fog eltartani a sorozás.

E bajon csak az által lehet segíteni, ha a járásokon belül több sorozási vidék alakittatik; melyeknek mindegyikében ám, ha fentartatik a járási becslők intézménye, egy kinevezett és egy választott pótbiztos eszközölhetné a sorozást. Így is elérhetnék a fő: az, hogy a sorozás egy év alatt befejeztethetnék.

Igaz ugyan, hogy ez által oly egyének soroznának, a kik az osztályok felállításában részt nem vettek. Ez, most is abban a nézetben vagyok, némileg hátrányos, s téved F. úr, midőn azt hiszi, »hogy bárki, a ki a községi mintatereket gondosan vizsgálja, képes a községbeli parcellákat az osztályokba helyesen besorozni, kivált miután a becslőbiztos már az osztályok tervezésekor a dűlőket nagyban előzetesen besorozta az egyes osztályokba«.

F. úr e tévedését az osztrák állandó kataszter és a porosz kataszter rendszerének összezavarása és a porosz rendszer legsarkalatosabb elvének ignorálása idézte elő. Az osztrák állandó kataszter községi osztályokat állít fel s a községekre nézve felállított osztályok szerint községi közegek által soroztat; a nálunk is ujabban főelveire nézve elfogadott porosz kataszteri rendszer ellenben járási osztályokat állít fel s a sorozást az egyes községi határokon belül is a járási osztályok szerint a járási közegek által eszközölteti. — Ez eltérés annyira lényeges, hogy a porosz kataszteri rendszer feltétlen hívei éppen ebben keresik a legfőbb momentumot, mely a porosz rendszert előnyösségre nézve az osztrák állandó rendszer fölé emeli. S valóban, ha a járási osztályok szerinti sorozás egyoldaluvá nem

akar tétetni: a sorozóknak nem szabad pusztán a községi mintatereket figyelembe venni, hanem ügyelniük kell azoknak a járás többi községeiben felállított egyenlő menőséget jelző mintaterek alkalmazására is, — mert csak így lehet elérni, hogy a sorozás által a járási osztályozás aránya pontosan fentartassék.

Világos tehát, hogy a járási földek becsvizonyainak ezen általános áttekintése csak az osztályokat kimunkált becslőbiztosnak s esetleg ott, a hol az osztályok kimunkálásánál a járási bizottság tagjai is tevékeny részt vettek, ezeknek áll rendelkezésre; az azonban, a ki csak az egyes községekben felállított mintatereket ismeri: a sorozásnál a járási arány megvalósításán öntudatosan nem dolgozhat.

De e tekintettel szemben áll az, hogy ha egyetlen küldöttség eszközli a sorozást, a kelleténél tovább tart az. Ezért szükséges a járást a szükséghez képest 3—4 sorozási vidékre felosztani, melyekben külön-külön sorozó küldöttség működik, de mindegyik a becslőbiztos ellenőrzése mellett; így elhárítható az a baj, hogy a sorozás évekig eltartson, s ha a becslőbiztos a sorozó küldöttségek eljárásában az egyöntetűséget fenntartani bírja, elhárítható az is, hogy a sorozásnál a járási arány figyelmen kívül hagyassék.

IV.

A földadókataszter rendezése körül szükséges teendők egyik legfontosabbikának tartom a hitel- és kataszteri telekkönyvek egyesítését és a kataszter nyilvántartásának végleges rendezését.

»Földadókataszter« czimű munkámban mindkét tekintetben positiv javaslatokat tettem.

Különösen a földadókataszterben előforduló változások pontos és rendes nyilvántartását csak úgy tartom eszközölhetőnek, ha a nyilvántartó közegek eljárását a kir. adófelügyelő hathatósan ellenőrzi, s őket, e fontos teendőkben nemcsak a kir. adófelügyelő, hanem a hiteltelekkönyvi hivatalok is rendszeresen s az általam jelzett módon segítik, támogatják.

Erről a kérdésről F. úr nem szól. Utalhatom tehát a szives olvasót egyszerűen könyvemre.

A hitel- és kataszteri telekkönyvek egyesítésének gya-

korlati módozataira vonatkozó javaslataimhoz azonban sziveskedik F. úr is hozzászólni, és pedig mint egész bírálatában teszi, szól javaslatomnak egy alárendelt fontosságú mozzanatáról, magáról a javaslat lényegéről azonban bölcsen hallgat.

Legyen tehát szabad e kérdésre vonatkozó véleményemet egész terjedelmében ide írni, hogy azután igazolhassam azt, hogy az, a mit F. úr véleményem ellen felhoz, az alapgondolatól távol álló apró-cseprő szörszálhasogatás.

Szükségesnek tartom, hogy e két közokmány összhangba hozassék, szükségesnek hitelügyi s administratív szempontból.

»Hitelügyi szempontból szükséges különösen, hogy a hiteltelevkönyvek birtokállási lapjai a kataszteri felvételek adataira fektetessenek, hogy így a hitelnyújtó biztos tájékozást szerezhessen azokból; administratív szempontból pedig szükséges a kataszteri és hiteltelevkönyvek összhangba hozása azért is, hogy egyszer valahára vége szakíttassék az efféle, rendesen igen rossz vért csináló félreértéseknek, hogy a Kis János adóhátraléka a Kis Péter birtokára kebeleztetik be, s megfordítva.

Az akadály, mely e kétrendbeli telekvönyv összhangba hozásának útjában állott, az volt, hogy a kataszteri térfogat nem tartatott elegendő helyesnek. Mint láttuk, az eredeti felvételek e tekintetben csakugyan igen hiányosak is voltak. De a dolog időközben megváltozott; a részletes kataszteri felmérés immár 3000 □ mföldön be van fejezve és a térfogati adatok az újabbi kataszteri felvételek útján is tökélyesbítették és az osztálybasorozások alkalmával remélem, még inkább tökélyesbíteni fognak.

A kataszter részéről tehát innen-onnan meg lesz téve minden. Tegye meg a hiteltelevkönyv is a magáét.

Tudjuk, hogy a hiteltelevkönyvek el vannak rongyolva. Ezeket meg kell különben is újítani. A telekvönyvi rendtartás 44—47. §-ában kilátásba helyezett telekvönyvi különös betétek szerkesztése még mindig várat magára. És egyáltalán telekvönyvi rendtartásunkban oly nagy a confusio, hogy benn az országban levő földhitelintézeteink egész törvényszéki és bírósági kerületekre nézve kénytelenek voltak a földbirtoki hitelnyújtást felfüggeszteni a telekvönyvek rendetlensége miatt.

A telekkönyvi rendtartást is új alapokra kell fektetni, ha csak nem akarjuk tovább is túrni a confusiót.

Mindamellett is azonban, ha már eddig vagyunk, a dolgot nem szabad elsiettetni. Én az egyesítést akkorra tartanám halasztandónak, midőn a folyamatban levő kataszteri munkálatok befejezve lesznek, mert csak akkor szolgáltatathat a kataszter a telekkönyvnek az adott viszonyok között biztos és helyes adatokat.

Hanem azért nem akarom mondani, hogy addig tétlenül maradjunk. Sőt ellenkezőleg meg kell vitatni a kérdésnek minden egyes részletét s tisztába hozni azt, mert csak így és ilyen alapokon lehet életerős actiót megindítani s kikerülni azt, hogy a rendelet, a mi ma kibocsáttatik, holnap módosítható, holnapután visszavonassék.

Csekély véleményem szerint a hitel- és kataszteri telekkönyvek egyenlítéséhez, illetőleg összhangba hozásához a következők szükségesek:

a) az adó- és hiteltelekkönyvi községnek egynek és ugyanannak kell lenni;

b) a kataszteri birtokívek és hiteltelekkönyvi jegyzőkönyvek számainak ugyanazon sorrendben kell folyni, hogy az egy és ugyanazon községben lakó hetvenhét Kis Péter és Kis Pál birtokívei és telekjegyzőkönyvei össze ne zavartassanak;

c) a kataszteri birtokíveknek és hiteltelekkönyvi jegyzőkönyvek birtokállási vagyis A) lapjának ugyanazon rovatok szerint, ugyanazon tényezőket kell magukban foglalniok, tehát a birtokos nevét, a földrészlet dülő szerinti fekvését, művelési ágát, osztályát, helyrajzi számát s térfogatát;

d) a változások feljegyzésére a birtokívek, valamint a telekjegyzőkönyvek is külön »változási« lappal látandók el, s végül

e) a nyilvántartásban a telekkönyvi hatóságoknak és az adónyilvántartó közegeknek egymást kölcsönösen czélszerű módon támogatniok kell.

Ime ez az én javaslatom. Lássuk már most, mit hoz fel ez ellen és ezzel szemben F. úr.

Semmit, ha csak ennél többnek nem akarjuk venni azt, hogy bizonyítgatja, hogy a hitelezőt telekkönyvi kivonatokkal

felültetni nem lehet, hogy a földek osztályminőségének a hiteltelek-könyvi lapon való megjelölése felesleges.

Különösen nagy előszeretettel czáfolgatja azt, hogy a hiteltelek-könyvek birtokállási lapjain a földrészletek minőségi osztályai is megjelöltessenek. Nézzünk szembe e kérdéssel. Állanak-e hát ennek nagy akadályok útjában s szükséges-e hát ez okvetlenül? Nagy akadályok bizonyára nem állanak útjában, mert az osztályminőség a parcella helyrajzi száma mellett egy egyszerű római számmal megjegyeztethetik, például így: 25. (I.) s ott van az osztályminőség. Szükséges-e okvetlenül? A mint vesszük; mert igaz ugyan, hogy a ki részleteket akar, kiveheti még az illető birtoktestre vonatkozó kataszteri birtokivet s adófőkönyvi kivonatot is; de más részről az is áll, hogy a hiteltelek-könyv annál önállóbban felel meg feladatának, minél több adatot tartalmaz a birtoktest valódi értékének feltüntetésére. E szempontból véve bármily furcsának derengjen is F. úr előtt, bizonyára czélszerű lenne a hiteltelek-könyv birtokállási lapján az illető birtoktest osztályminőségét is megjelölni, hogy ez által hiteltelek-könyvünket annál hivebb tükrévé tegyük a földhitel alapviszonyainak, hogy így a hiteltelek-könyv intézménye annál inkább megközelítse feladatát: a földhitel nyilvánosságban tartását.

Annak eldöntését pedig, hogy a járási kataszteri tiszta jövedelmi fokozatok mily becses adatok lesznek a földhitel-intézetek kezében, hagyom a jövőnek. Meg vagyok azonban győződve előre is, hogy ha nálunk is sikerül a kataszteri becslést sikeresen foganatosítani, nem lesz a magyar földbirtok hitelügyeivel foglalkozó hitelintézet, mely a kataszteri iverk a jövedelmi fokozatokban rejlő becses kincsét fel ne használnás a járási kataszteri tiszta jövedelmi fokozatokat tájékozóul ne venné.

Látja egyébiránt maga a tisztelt olvasó, hogy eltértünk az alapgondolattól, vagyis a kataszteri és hiteltelek-könyvek összhangba hozásának módozatától. Erről azonban én valóban nem tehetek; mert ha t. birálóm e kérdéssel (melyre én valóban nagy súlyt helyezek) foglalkozik vala, bizonyára reflectáltam volna megjegyzéseire. A főt, az alapgondolatot azonban,

mint egész birálata fonalán más kérdésekkel is tette, elejté s másról beszélt Bodóné, mikor a bor árát kérték.

Pedig kár, mert e kérdés beható fejtegetése éppen most rendkívüli actualitással járna.

S számítok is rá, hogy telekkönyvi s kataszteri szakembereink egyike e kérdést beható studium tárgyává teszi s nem journalistikai felületességgel, (melynek bölcsessége minden lében kanál; szóharczczal kezdődik s mindentudás ingoványában vész el) hanem gyakorlati s tudományos tág alapokon tárgyalja.

DOBNER RUDOLF.

HÁROM EMLÉKIRAT.*)

(Az országos iparosgyűlés emlékirata. — A magyar gazdák országos értekezletének emlékirata. — Gróf Zichy Jenő emlékirata a magyar ipar fejlesztése érdekében.

A legnagyobb magyarnak ellenfele által is elismert Széchenyi István gróf elméje hatalmát tán mivel sem tanusítá inkább, mint azzal, hogy sas szemekkel fölismerte a tért, a melyen nemzetének emelésére a korabeli kedvezőtlen viszonyok közt is lehetett hatni. E tér akkor nem annyira a túlerős s irányunkban kedvezőtlenül hangolt hatalmak által uralt politikai, mint inkább a társadalmi, s annak háttérében a közgazdasági volt. De hiányzott, ki elfoglalja azt. A kiknek tevékenysége túlterjedt a magán érdekek határain, azok mintegy megbüvölve, lekötve valának a kormány elleni küzdelemhez. Érezték, hogy a köznek érdekében, siker reményével, csak egyesített erőkkkel lehet munkálódni. Ámde azon idő szerint az erők csak a megyékben s a lényegileg azok kifolyását képezett országgyűlésen voltak egyesítve. Ez oka, hogy szinte kizárólag azokba esett a köztevékenység, öltve azok jellemének megfelelően kizárólag politikai szint, s kevés sikertől kísérve, a mondott okon. Ezt, a sikert keresve fordítá figyelmét Széchenyi a társadalomra s a közgazdasági térre. Ámde ennek megmunkálására tehetlen volt az, merthogy szervezetlen. Ezen kelle hát segíteni az erők egyesítésével, közrehatásuk biztosításával. Az erők egyesítése célokban találkozást föltételez, a mi megint az elmék egyenlő járása, egy pontra irányulása nélkül lehetetlen. Az elmék ez egyenlő járásának föltétele meg a társas érintkezés, mi közös medret váj azok részére. Innét a pozsonyi Clubnak s a nemzeti Casinónak Széchenyi által megalapíttatása, társas körökül azok

*) Felolvastatott a kereskedő ifjak egyletében, 1880. február 6-án.

részére, kik egyenként is tehetősebbek, erősbek valának. Csak egy lépéssel ment tovább a lótenyésztő társaságot s a lóversenyeket létesítvén. Mintha mondta volna, hogy azok, a kiket ama társas körökben egyesített, közös tevékenységre birhatók az említett célok érdekében. Nem annyira a lótenyésztés és nemesítés önmagában, mint inkább az erők egyesítése volt célja azon alakításoknál.

A lótenyésztő egyesület csakhamar országos gazdasági egyesületté nőtte ki magát, jeléül, hogy mind számosabbak lettek azon célok, melyekben ama társas körök tagjai találkoztak.

A tudományos academia megalapítása sem soká váratott magára, nyilván hirdetve, hogy Széchenyi a társadalmi élet munkása volt általában s az anyagi érdekeké különösen csak annál fogva, mivel jól tudá, hogy a társadalmi hatalmak bölcsője a gazdasági élet.

A nemzet is, ama genialis férfi vezetése alatt, jobbjai nem csekély részével mindinkább azon térre állott, annak megmunkálására szervezkedett, nem mintha képtelen lett volna átérteni a politikai küzdtér fontosságát, de mert fölismerte, hogy izmosodnia kell, ha a siker reményével akar ezen vívni. Az addig soha nem látott mérvekben megindult társadalmi tevékenység annál fogva előkészülés is volt a politikai actióra. Ugyanazért folyvást kísérte azt vezetőjének azon törekvése, hogy az államhatalom birtokosainak törekvéseinken megnyugvását megnyerje, jóakarátát biztosítsa, hogy ilyként necsak erőt gyűjtsön a jövő munkájára, de azt lehetőleg könnyebbé is tegye. Összes politikai tevékenysége e pontra irányult és arra, hogy megteremtse azon tényezőket, a melyektől függött, hogy maga az államkormány is állást birjon foglalni a nemzetgazdasági tevékenység terén.

Mindez szinte egy csapással megváltozott, midőn a világ-események az államhatalom kezelését is a nemzetre ruházták. Az 1848-ki eseményekkel elérkezettnek látszott az idő, ama nagyon is hosszúnak látszó út elhagyására, fölcserélésére. Elérkezettnek látszott az idő, a melyben rokon szellemek szabad egyesülése s azoknak így is korlátolt ereje helyett az államilag szervezett egész nép erejét lehessen a küzdtérre állítani. Nem-

csak a sajátképeni állami föladatokat azonnali gyökeres megoldásának akkor czélba véve, hanem a társadalmiaké s ezek háttérében a közgazdászatiaké is, utóbbiak ép úgy, mint az előbb nevezettek, állami erővel. Felejték, hogy e munkára nem volt az állam berendezve. A ki az 1848-ki közszellemre, az akkor keresztültört áramlatra emlékezik, tudja, mi minden lön akkor a harcziás események bekövetkeztéig az államtól várva, követelve.

Az egyleti tevékenység hangyamunkája majd egészen megszűnt, minden várakozás az állam felé fordult. Hova fogott volna ez irány vezetni, ha a forradalom be nem következik, nincs ki megmondhassa. A szóban levő irány erejéről és egyetemességéről eléggé tanuskodnak a forradalom elbukására következett azon évek, melyek igaz a lemondás, a reménytelenség éveit valának, de a melyekben mégis a politikai feltámadás előkészítésén dolgoztak mindazok, a kiken erőt nem vett a reménytelenség, a kétségbeesés. A Széchenyi korában kifejtett társadalmi tevékenységnek azon években már csak utóregzéseit láttuk, sőt azon korból fenmaradt egyleteink legnagyobb része is inkább tekinté föladatának a politikai tevékenységnek korábban a megyékben birt, de azon időben tétlenségre kárhoztatott organumait jól-rosszul pótolni, semmint sajátlagos czéljaiknak élni. Mintha elhalasztották volna azok megvalósítását a politikai értelemben vett föltámadásig, hogy akkor ostromlépésekben s az állam erejével hódíthassák meg a tért, a melyért kevésselelőbb társadalmi erővel harcoltak. Gondoljunk csak gazdasági egyleteink az idő szerinti magatartására.

Mily egészen megváltozott az 1848-ki eseményekkel a nemzet iránya, tán leghangosabban bizonyítja azon tény, mely szerint alkotmányunknak 1867-ben újra életre keltekor is még mindig a szorosabb értelemben politikai kérdések voltak irányadók, melyeknek a gazdaságiak alárendeltettek. Ezt az Ausztriával s a Horvátországgal létesített kiegyezés ép úgy bizonyítja, mint bizonyítja az idegen államokkal kötött vám- és kereskedelmi szerződések becikkelyezésénél követett azon eljárás, mely mellett kellő figyelem volt ugyan arra, mennyire correct bennük a dualistikus birodalomnak czímezése, de nem egyszersmind arra is, mennyire volt tartalmuk gazdasági érdekeinknek

megfelelő, vagy sem. Daczára, hogy az állam gazdasági érdekeivel, a mondottak szerint, nem gondoltunk eleget, tőle a gazdasági téren is igen sokat vártunk. Igaz, hogy az egyleti élet újra csakhamar nagy lendületet vett, de — s ez igen fontos — a háttérben részint az állam állt, mint a jövedelembiztosítás mellett épült vasutaknál, részint pedig a külföld tőkéje. Egyik mint másik esetben egészen más megítélés alá esik az egyleti élet, mint esett az 1848 előtti években. Az eszköz, melynek segélyével az idegen tőke behozatott, a részvények voltak. A részvénytársulati alakulás nálunk az ideig nem ismert mérveket vett, mutatva mindazon fogyatkozásokat, melyek vele gyakran és annál könnyebben kapcsolódnak, minél messzebbre viszik el a tőkét s minél kisebbek azon részösszegek, melyekkel egyesek a részvényekre fektetett vállalatokhoz járulnak. Igen természetesen, miután annál nehezebb és annál kevésbé érdemes, hogy folyvást figyelemmel kísérjék azokat tulajdonosaik. Az épen mondottakból megérthető, ha az 1868—73-iki évek azon részvény-vállalatai, a melyek hazai, vagy legalább a monarchia határain belülről vett tőkékre lőnek fektetve, a legnagyobb részben fönmaradtak, míg a sokkal nagyobb, de túlnyomóan külföldi tőkékre alapítottak szinte kivétel nélkül romba dőltek, kivéven ha az állam állott háttérükben. Alapításuknál a cél legtöbbször nem az egyesületi s így fokozott mérvű tevékenység vala, hanem a könnyű nyereség. A vég megfelelő lett a célnak.

Az 1873-ban beállt válság után a vállalkozás, még inkább pedig az alapítás gyanussá lett. Ugyanazért a mi tőke megmenetett s a nehéz idők daczára megtakarított, a takaréktárakba vitetett. Tulajdonosaik nem akartak velük vállalkozni sem egy, sem más módon. De mások sem akartak. Így történt, hogy a betéteket nem kereseti célokra vették ki, hanem a korábban ütött sebek betapasztására s épen azért magas kamatokra. E magas kamatok a betétek után adottaknak is fölemelésére vittek, ez által a takaritmányokat folyvást a szabályozatlan hagyott takaréktárakba s azokon át a szorultságba jutottakhoz hajtván, azokhoz, a kiknek helyzete nyíltan tanuskodott arról, hogy nem tudnak a tőkével bálni.

Ez út a romlás útja volt, mivel hogy termelésre sehol sem

vezetett. Ilyként mind nagyobb mérveket kelle ölteni az elszegényedésnek. Hozzá jött a külföldnek, kiváltképen pedig az új világnak östermelésünkre addig nem ismert súlylyal nehezült versenye, melyet a közlekedési eszközöknek korábban nem is sejtett magasra fejlődése növelt olyan nagyra.

Legközelebbi eredményként nagymérvű elcsüggedés következett. Nem biztunk többé az államban, s minél kevesebbet biztunk magunkban is. Könnyű megérteni, ha az utóbbi tényért is az államot okoztuk, vagy inkább az államhatalom kezelőit.

Ily csüggetettségben és vádaskodásban azonban csak életképtelen nép feneklik meg; a magában életerőt érző, ha némi tétova után is, dologhoz fog. Istennek hála, ezt látjuk nálunk is, és pedig újra azon téren, melyre egykor Széchenyi vezetett bennünket. Az állam cselekvékenységéhez kötött reményeinkben csalatkozván, újra a társadalmi munkától várjuk a jobb fordulatot, s ezt annyival inkább, mivel gazdasági érdekeinket még mindig nem látjuk, az arra még mindig csak igen hézagosan berendezett állam által, kellően gondozva, sőt látjuk részben föláldozva, s mivel alig van reményünk, hogy ez — egyhamar legalább — másként legyen. Kezdünk újra is úgy tekinteni az államhatalomra, mint 48 előtt. A közvéleménynek ideterelésére s itt megtartására sokat, a legtöbbet tettek és tesznek azok, kik az elért eredményekkel maguk is elégedetlenek levén, azokat állami kapcsolatunk fátumszerű következményeként tüntetik föl. A fatalismus sohasem volt és sohasem lesz az előre törésnek rugója.

Az első mozgalom iparosaink, közelebb kézműiparosaink köréből indult ki, már a válság előtt. Oka, mivel ők voltak azok, a kikre már azon hamis fényben tündöklött évek is nagy súlylyal nehezettek.

Az első országos iparosgyűlés már 1872-ki február 26-án tartott üléséből kiküldött végrehajtó bizottsága által kérvénynyel járult az akkori képviselőházhoz. E kérvényben legkomolyabb aggodalmainak adott kifejezést azon esetre, ha a teljes ipar-szabadság kimondatnék a nélkül, hogy ezen szabadság gyakorolhatásának föltételei teljesíttetnének. Tehát nem az ipar szabadsága ellen emelte szavát ama gyűlés, hanem az ellen, hogy azon szabadság megfelelő előgondoskodás híján

üres szó maradjon, valósággá ne lehessen. Ezt sokan hajlandók felejtetni.

Az iparszabadság megvalósulhatása föltétének tekinté azon gyűlés, hogy iparunk, ha a korlátlan verseny hatásának kitétetik, képesíttessék is arra, hogy azt megállhassa, és pedig:

a) kellő számú, korszerűen felszerelt ipartanodák és az iparos szakismeretek terjesztésére célzó egyéb intézmények felállításával;

b) a hazai ipar fejlődését gátló vám-, pénz-, hitel-, közlekedés és adóügyi akadályok elhárításával;

c) az állami szükségleteknek a hazai ipar igénybe vételével fedezése által; végre

d) a kézműveseket a nagy iparral szemben versenyre képesítő társulati szervezkedés előmozdítására alkalmas törvények alkotása által.

Álljunk meg egy kissé a mondott pontoknál s jegyezzük meg mindenek előtt, hogy az állami szükségleteknek a hazai ipar igénybevételel fedeztetését szorgolva tulajdonkép nem azon ipar versenyképességére törekszünk, hanem arra, hogy érdekében legalább kivételesen megszoríttassék a verseny. E követelésnek, a kellő határokon belül, mindamellet is jogosult voltát azonnal belátjuk, mihelyt meggondoljuk, hogy az állam hazai iparosoktól vásárolva, a netáni árkülönbözetet azoknak direct és indirect adójában meg visszakapja, s hogy az emeltebb árakkal saját iparosainak iskoláztatási díját is fizeti.

Az sem szenved kétséget, hogy az első országos iparosgyűlés jól fogta föl dolgát, mikor az iparszabadság proclamálásával szemben az iparos oktatás fontosságára mutatott. — A tanulásnak két módja van. Egyik az, mely a munka általi, s annál fogva a munkaközben való képeztetésben áll, azért egyáltalában gyakorlati; a másik pedig az iskolai, az elméleti. Ez utak mindegyikén előre mehetni, de mindkettejük elhanyagolása szükségképen visszaesésre visz, egyesítése meg boldogulásra. Az iparszabadság proclamálásáig iparosaink az előbbin képződtek, s hogy e gyakorlati képzésnek eredménye legyen, arról az iparos testületek, a céhek gondoskodtak, a fegyelem fentartása által, mi a sikernek mindig és mindenütt föltétele.

Az iparszabadságot proclamált törvényünk a céheket

végleg megszüntette és megszüntette velük a fegyelmet is, nagy gondossággal, sőt mondhatnám aggodalmaskodva törekedvén azt lehetlenné tenni az iparos tanoncokra s munkásokra nézve. Innét a törvény azon rendeletei, melyek kimondják ugyan, hogy az iparos tanonczát iparában kiképezni tartozik, de a nélkül, hogy önmagának abban való jártassága biztosítva lenne, nemcsak, de a melyek az iparos társulatokba való bevételés föltételei közül az iparban való jártasság kimutatását egyenest kizárják.

A tanításnak e gyakorlati módjával a dolog egyszer ide jutván, természetes, hogy kétszeresen fontossá lett az elméletinek kérdése. Azért igen is jó okkal nehezteli a második országos iparosgyűlésnek a képviselőházhoz intézett folyamodása, hogy az iparos oktatásnak szükséges mérvű szervezése maig is jóformán csak az előkészítés stádiumáig jutott el. Hozzá tehetem a magam részéről, hogy a dologgal még elvileg sem jöttünk tisztába mind maig.

Minden elméleti képzés vagy olyan, hogy az általános emberit veszi célba, azt kívánván bennünk fejleszteni; vagy mint szakképzés, egy különös határozott életmódra akar képesíteni. Utóbbi mindig az előbb nevezetten nyugszik. Ezt közönségesen el is ismerjük mindnyájan, kívánva, hogy a szakoktatást megfelelő általános képzés előzze meg. De nem hangsúlyozzuk egyenlően azt is, hogy az általános képzésre következék is mindig szakoktatás. Pedig daczára annak, hogy az általános műveltség önálló becses bir, az utóbbinak szüksége sem kisebb. Az emberi földadatok végetlenségénél s az erők nagyon is korlátolt voltánál fogva ugyanis amazok megoldását csak úgy bírjuk megközelíteni, ha megosztozunk a munkán. Ép azért mindenikünknek kell abból egy részt elvállalni, s arra a szakképzés által ki is képeztetni. Innét következik, hogyha az általános képzésnek vannak oly határozott fokozatai, a melyeknél a népesség egy-egy része megáll: úgy azok mindenikére kell valami szakképzésnek következni; különben mi határozott földadat megoldására sem tenné az iskola képessé emberét, megállván az alapvetésnél.

Elemi iskoláinkkal, tehát iskoláinknak aránytalanul legnagyobb részével e nagy hibát követtük el eddig, s követjük

el ma is, miután szakképzés nálunk csak a középiskolákra következik, tehát azokra, melyek már a közönségesnél magasabb általános képzést hivatvák nyújtani. — Elhítetjük magunkkal, hogy az elemi iskolákban hat év alatt rakott alapra mitsem építhetni, hogy az mitsem bír meg. Pedig csaknem annyit, mint bír egy erősebb. A népiskolában megszerezhetőnél magasabb általános műveltségre nem törekvők azokból egyenesen az életbe lépnek, annak iskolájára hagyatván, hogy nekik a szakképzést megadja. De épen ennek iskoláját rontottuk meg, legalább iparosainkra nézve, a fegyelem tönkretételével meghiusítva ilyképen a sikert.

A baj orvoslása végett egész az utóbbi évekig szinte mi sem történt. Nem államilag, nem társadalmilag. Pedig államnak és társadalomnak egyiránt rendelkezésére állott és áll ma is nem egy gyenge gymnasium, és nem egy reáltanoda ezen célra, minden veszteség vagy újabb pénzáldozat nélkül. De ez irányban még mindig nem látunk törekvést.

A vám- és adóügy tulajdonkép egységet képeznek, valamint a pénz- és hitelügy is. Amazok a verseny nagy szabályozói, emezek meg elevenítői, éltetői. Hasonlót kell mondanunk a közlekedésről is.

A vám tekintetében nincsen szabad kezünk. Megkötöttük azt. E megkötés magában még nem lenne hiba, miután kölcsönben tettük azt. De rossz volt a kölcsön. — Hason eset van az iparos-termelés adóztatásával, minek súlyát iparunk, sőt közvetve östermelésünk s kereskedésünk is lépten-nyomon érzi.

Alig vigasztalóbb a közhitel és a közlekedési ügy állapota. Amannak szolgálatában az osztrák-magyar banké az első hely. Ez, tekintve monarchiánk dualisticus jellemét, magában nem hiba, sőt helyes. De teljes meggyőződéseim szerint hiba az, hogy kizárólagos állása daczára is nagyon előtérbe tolatott azon intézet magántársulati jelleme, annak mint ilyennek érdeke minden lehető biztosítékokkal körül levén véve, mit a közhitel kellőképen szolgáltatását illetőleg mondani nem lehet. Ez nagy mértékben a nevezett intézetnek és igazgatóságának discretiójára van hagyva, mi nem lenne szabad. Szerencsénk, de nem érdemünk, hogy kárát eddig legalább nem láttuk, eddig legalább minden elismerést érdemelvén a nevezett intézet eljárása.

E körülménytől eltekintve sem mondhatjuk hitelszervezetünket olyannak, mely az iparosok hitelszükségletének kielégítésére, azt a lehetőségig alkalmassá tenné. A takarékpénztári ügy rendezetlensége folytán is, hiányoznak a törvényhozási intézkedések, melyek megakadályoznák, hogy a tőke képzéséhez, illetőleg összegyűjtéséhez azok jogosulatlan drágulása is hozzácsatlakozzék; hiányoznak azon garantiák, melyek szükségesek arra, hogy a személyes hitelnek a szövetkezés útján fokozása első sorban a szövetkezőkre, másodsorban azonban a hitelezőre nézve is veszélytelen módon történhessék s így valódi legyen, mint szintén hiányoznak azon intézetek, a melyek közvetítésével árúkra nyerhetnének az iparosok hitelt. Mindez némi összefüggésben áll az iparosok társulási ügyének nemcsak elhanyagoltatásával, de egyenesen ellenséges bánásmódban részesítésével.

Az iparosok társulati szervezkedése, a minden testülettől elválhatlan kizárólagosságra törekvés túltengésénél fogva a céhekre vezetett. E kizárólagosság az, mi a céheket a közérdekkel ellentétbe hozta, minek meg kellett töretni, épen a közérdek miatt. Megtörése legkönnyebben történt maguknak a céheknek egyáltalán széttöretésével, legkönnyebben s a közvélemény helyeslése közt is annál fogva, minthogy a köztudatnak igaza van abban, hogy a kizárólagosságra törekvés minden testülettől elválaszthatlan.

De nincs igaza a köztudatnak s a szavára hallgató állambatalomnak, ha felejtí, hogy a testületi alakulástól nem a tényleges kizárólagosság, hanem csak az arra való törekvés elválhatlan; ha nem veszi figyelembe, hogy ép azért nincs ok magával a testületi alakulással és ételle szemben foglalni el ellenséges állást, tökéletesen elég levén a célra az, ha ama törekvés megvalósulását, sikerülhetését meggátoljuk, s tekintettel a testületi élet annyi s oly nagy előnyére nem járunk el úgy, mint a ki az eredendő bűn miatt ki akarná irtani az emberiséget. Pedig úgy jártunk el; nem a minden emberi intézménytől elválhatlan fogvatkozás, de maga az intézmény ellen fordultunk; nem szüntettük meg csupán csak azt, hanem az intézményt magát is. Eljárásunk majdnem olyan volt, mint lenne azé, ki a vallásszabadság érdekében és annak nevében az egyházat s az egy-

házi életet ölné meg. Nem vettük figyelembe, hogy bennük egy az állammal elvileg rokon s ép azért annak alépitményül szolgáló hatalmat semmisítettünk meg; olyat, melyben hasonlóan munkás a szeretet hatalma, a pusztá önérdekkel szemben. A hibát alig teszi kisebbé annak kimondása, hogy az iparosok »közös érdekeik előmozdítása végett ipartársulatokká egyesülhetnek«. Nem a lehetőség pusztá kimondása az, a mitől életerős alakulások várhatók. A következés megmutatta, hogy könnyebb volt az eleven szervezeteket megölni, mint újakat teremteni.

Egyébiránt meg kell vallanunk, hogy az iparosok testületi újrászervezése államilag eddig megkísértve sem lön, mintha az egész dolog teljesen közönyös, mert értéktelen volna. Korunk atomizáló irányánál fogva pedig a magára hagyott társadalom erre elégtelen. Így történik aztán, hogy az ipartársulati ügygyel ma a történelmi társaság foglalkozik legbehatóbban, legsikeresebben. Mintha azon ügy már csak a múlté volna. De azon múltból egy szebb és jobb jövőnek kell kifejlődnie. Kell, már csak gazdasági tekintetből is.

Az állam népének nemcsak a sajátlag politikai élet teendőire kell szervezkednie, berendezkednie, hanem a gazdasáztira is. Ez az, a mi nálunk egészen hiányzik, a gazdálkodás alanyai teljesen izoláltak, s magukra hagyottak. E hiányban van oka annak is, hogy a megfelelő alépitmény hiányában maga az állam szervezete is elégtelen arra, hogy akár a köz-, akár az államgazdasázt terén reá néző feladatoknak eleget tehessen. Ez elégtelenségében van oka főlebb vázolt azon magatartásának, mely a benne helyezett bizalmat előlte.

Az országos ipar- és gazdasági egyesületek iparkodnak pótolni a hiányt. A törekvés minden elismerésre érdemes, de természetesen sok hiányzik attól, hogy nyilvánulásra birnák hozni s megfelelő hatásra tudnák kelteni azon egész erőt, mi ez irányban is rejlik a nép egészében. Innét magának a törvényhozásnak is viszonylag kisebb képessége épen a közgazdasági kérdésekben, azokban, melyek az államgazdaságiaknak is alapul szolgálnak; innét a kormánynak és igazgatásnak ép e téren oly igen nagy terméketlensége.

E bajon kívánt segíteni az iparosokat illetőleg már az első országos iparosgyűlés, mint törekszik a második is. Hozzá

csatlakozik a földmivesekre való tekintettel a gazdák második országos értekezlete, illetőleg annak végrehajtó bizottsága, kívánván, hogy egy földmívelési vagy közgazdasági ministerium szerveztessék, s hogy a mellé egy gazdasági államtanács állíttassék, mint tanácsadó közeg, kívánván, hogy a földmívelés érdekeinek szakadatlan és nyomatékosan gondozó vidéki közegeiként megyénként gazdasági egyletek létesíttessenek, melyeknek javára a területükön levő földtulajdonosok mindannyiát kész lenne a bizottság földadójuk $\frac{1}{2}^0$ -áig meg is adóztatni. Tehát formyszerű szervezkedés a mezőgazdasági célok érdekében, és pedig nem állami, hanem társadalmi szervezkedés, mely alsóbb szervezetben önállólag kifejtendő tevékenységre, csúcsában pedig az állam megfelelő organumának, a közgazdasági ministeriumnak gyámolítására lenne hivatva. Alapjában teljesen egészséges, eléggé alig méltányolható gondolat, daczára, hogy a kivitelben sok kívánni valót hagy. Így a központon mindenekelőtt egy a közgazdaságnak élő, azért munkálódó államszervet kíván, a közgazdasági ministeriumot, de mellé egy társadalmi is, az u. n. gazdasági államtanácsot. De már a vidéken állami organumra nem reflectál. Ott, úgy látszik a gazdasági egyletekre, tehát csupán társadalmi organumokra, akar szorítkozni, a mi sem nem következetes, sem nem célszerű. A szervezet csúcsát önálló társadalmi tevékenység elé is kell állítani, s viszont a gazdasági egyleteket a megyei kormányral olyszzerű viszonyba is hozni, mely megfelelően annak, mi a közgazdasági ministerium és a gazdasági tanács között fenállana, a mi meg azt feltételezi, hogy épen azon egyletek közvetítésével a megyei kormány alkalmassá tétessék arra is, hogy magát gazdasági tekintetben hasznosítani bírja.

Az iparosok a szervezet legalsó foka gyanánt iparos testületeket kívánnak, és pedig az egymás közelében élő iparosok száma úgy engedvén, szakok szerint külön. S mivel a tapasztalás megmutatta, hogy ezek életre keltésére az iparosokban ma nincs elég készség, a törvény parancsát veszik igénybe, hogy biztosíthassák megszületésüket. E követelés nem sokkal megy messzebb a gazdák emlékiratánál, mely a gazdasági egyletek javára különbség nélkül adóztatni kívánná a földbirtokosokat. Az önadóztatásra vonatkozólag iparosoknál és mezőgazdáknál

egyiránt mutatkozó ezen készség igen tanuságos akkor, midőn ugyane jognak a törvényhatóságok részére visszaadásától a közvélemény annyira irtózik, hogy azt egyik párt sem meri mozgatni. Ez irtózás, ez idegenkedés mutatja, mennyire kihalt az emberekből azon hit és remény, melylyel egykor a törvényhatóságokra tekintettek, s melylyel most másfelé fordulnak.

Ám az iparosok második congressusa az egyes ipartársulatok erőtlenségét látva, azokat felsőbb fokokon egyesíteni kívánja, teremtvén tán megyénként középfokú iparos testületeket — iparkamrákat — s fölöttük egy központi ipartanácsot is, s mindezt alólról fölfelé, a képviseltetés segélyével.

Mindebben teljes igaza van. Ez által lesz a nép szervezve az iparos munkára. De nincs igaza abban, hogy ez iparos szervezetet nem kívánja minden fokon szerves összefüggésbe hozni ugyanazon nép államszervezetével, daczára, hogy erre nemcsak amaz iparos, de az állami szervezetnek is szüksége van. Amanak, hogy saját érdekében önön körén kívülre is hathasson, emennek, hogy az említett iparos szervezetből megnyerje azon szerveket, melyek alkalmassá teszik munkakörét annyiban is kellőleg betölteni, a mennyiben az ipar ügyére terjed. Megértem magam. Gondolatom szerint a községi igazgatás organuma az illető ipartársulatnak is közreműködésével állíttatnék elő minden oly községben, a hol ily társulat találtatik. Ez által biztosíttatnék mind az, hogy benne az iparos érdekek iránti érzék ne hiányozzék, mind pedig az, hogy ezeket illetőleg a maga körében is lellessen tanácsot.

Hasonló történhetnék a megyéknél, a melyeknek közigazgatási bizottságaiba — míg kebelükben ezek intézik a közigazgatást — a képviseleti alapon álló ipartanácsok egy választottja ülne, mint az iparos érdekek szószólója. Ez által egyfelől a közigazgatási bizottságok lennének többre alkalmatossakká, másfelől meg az iparkamrák súlya növekednék.

A központi ipartanács a közigazdasági ministerium mellé annak az iparügyekben tanácsadójául állíttatván, e föladatának megoldására a lehetőségig képes, következve állása erkölcsileg jogosított lenne annálfogva, hogy a kamarák választásából állna elő, az összes iparos népesség értelmi és akaratbeli erejének mintegy tömörítéseként, és annálfogva, hogy ama kamarákkal sza-

kadatlan összeköttetésben állana, mint állanának ezek meg az iparos társulatokkal, hatva azokra és hatásokat fogadva azoktól.

Egészen hasonló szervezetet s annak megfelelő állást vélnék jónak a földműveseknél is, csupán azon egy, de már csak nagy sokaságuk által is indokolt különbséggel, hogy itt a kényszertársulás elvét a szabad egyesülésé helyettesitené, akár maradna egyetemes kötelezettség a terhek viselésére, úgy mint a gazdák emlékirata javasolja, akár ne.

Meg vagyok győződve, hogy a megyei gazdasági egyletek a községekre és vidékiekre építve, s folytonos érintkezésben úgy ezekkel, mint az országos gazdasági egyesülettel, mely a gazdasági államtanácsnak szánt kört — mint önállólag is munkás, még jobban betölthetné — az életrevalóságnak sokkal több biztosítékát bírnák, mint a mennyit kölcsönözne nekik az emlékiratban javallott azon egyetlen körülmény, hogy költségeik viselésének terhét a területükön fekvő összes földbirtokra fektethetnék.

Az iparosok congressusa által célbavett szaktársulatok analogonjait itt a határozott célú szövetkezetek képezhetnék, igen jól megtörténhetvén esetleg az is, hogy az alsó fokú szervek csupán ilyenek legyenek, a mi nem zárná ki, hogy ugyanazon egy helyen több szövetkezet is létesítenék más-más célra, s hogy egyik-másik gazda azok közül többen is részt venne. Kellő óvatosság mellett e szövetkezetek akár mindannyian hitelszövetkezetekké is alakulhatnának, nagy előnnyel.

E kettős, de egymásnak megfelelő, és egymást emelő szervezet keresztülvitelét tartom én a fődolognak, a többit, a részleteket majd kimunkálná annak segélyével a nép közértelme, s keresztülvinné annak összereje, részint társadalmi úton, részint az erre alkalmasbakká vált államhatalmakkal. — Ily kettős szervezet ép úgy biztosítaná a hivatásból folyó érdekeltiséget és szakszerűséget, mint azon hatályt, melynek az állami concentratio képezi forrását. Ekként eléretnék, hogy a legfogékonyabb és arra való szellemek jelöljék az irányt, s hogy az általuk kimutatott utakon ne csak ők járjanak, hanem az államilag szervezett egész nép; az általuk kitűzött célokra ne csak ők munkáljanak, de szintén az egész nép, a kormánytól vezetve. Ugyanazért itt csak némelyekről, a főbbekről szólok azok

közül, mik egyfelől egyenesen a termelés fokozására, másfelől meg a termeltek minél megfelelőbb értékesítésére vonatkoznak.

Miután az iparosok hitelügyéről főnebb már megemlékeztünk, szóljunk mindenekelőtt a mezőgazdasági hitelnek a gazdák emlékiratában oly igen neheztelt állapotáról.

Tudom, hogy még a m. földhitelintézet s az osztrák-magyar bank földhitelosztálya által nyújtott hitel sem éri el a tőkegazdag nyugoti országokban divó olcsóságot: de tőkeszegénységünk mellett ez igen természetes, s viszonyaink között ama hitel drágának épen nem mondható, s hitelképesség mellett a csak némileg is nagyobb birtokosokra nézve nem is elérhetlen. Ez oka, hogy az emlékirat által festett képet, nem épen kisbirtokosainkat tekintve, túlsötétnek tartom. Másként van a dolog kisbirtokosainkkal és azon hitellel, melynek föladata lenne a kis s a nagy gazda forgalmi tőkéinek időnként beálló, de a termés betakarításával s értékesítésével rendszerint megszűnő elégtelenségén segíteni. Itt baj van, melyen segíteni kell. De a mikor ezt készen elismerem, nem hallgathatom el azon meggyőződésemet, hogy a kisbirtok nagyobb hitelt, mint a mekkorát kellő berendezkedés föltéte alatt a személyes hitel alapján is nyerhetni, csak kivételes esetekben bir el. Hozadéka rendszerint nem elég nagy arra, hogy belőle gazdáján és annak családján kívül még hitelezője is éljen. Ezt tarthatjuk bajnak, de azért nem kevesbé igaz. Ne felejtsük azt se, hogy a hitel általában sem föltétlen jó, s csak úgy válik javunkra, ha segélyével többel növelhetjük termelésünket, mint a mennyit tesz a kölcsönzött tőke használati díja. Ha e termelési többlet alatta marad annak, ami a tőketulajdonosra nézve, tőkéjének közvetlen használata, vagy másoknak kölcsönzése útján elérhető, a minél olcsóbb hitelt azért nem kaphatunk, úgy jobb a nélkül ellennünk. Pedig ezen eset épen nincs kizárva, miután arra, hogy a tőke nálunk gyümölcsözzék inkább, mint gyümölcsözik másutt, csupán csak egy ok van, t. i. az, hogy a mi földünk még nincs annyira telítve tőkével, hogy annak termékenyítő hatása csökkennék. Minden más tényező az ellenkezőre hat; így, kisebb szakképzettségünk, szeszélyes égaljunk, az alacsonyabb árak, a drága munkabér, s mindazon mostoha viszonyok, a melyek miatt annyit panaszkodunk.

A dolog ily állásában nagyon meg kell gondolnunk, ha

utaljuk-e népünket, kivált pedig annak kevésbé képzett s mellékjövdelemmel nem rendelkező részét a hitelre? E tekintetben gondolkodóba ejthet bennünket már csak azon tény is, mely mutatja, hogy azok, a kik — habár gazdálkodásuk belterjességének rovására — saját erejükre szoritkoztak, a nehéz idők daczára is állnak, mit azok nagy részéről, a kik ellenkezőleg cselekedtek, mondani nem lehet. Aztán ki nem tudja, hogy nálunk az idegen pénzen szerzés több gazdát tett tönkre, mint a hanyagság, vagy a pazar élet. Nem akarok én e tekinteteknek kivételt nem tűrő egyetemes érvényt tulajdonítani: de azt tartom, eléggé súlyos ok arra, hogy a hitel hangsúlyozása mellett a saját tőkeképzésnek is sürgetésére birjanak bennünket, a mire államnak és magánosoknak nem egy téren sokat lehet tenni.

Mielőtt megválnék e tárgytól, ki kell még emelnem, hogy ellentétben a gazdák emlékiratával, a talajjavítási s birtokfelszerelési czélokra való hitelnyujtást ép oly kevésbé tartom az állam közvetlen működési körébe vonandónak, vagy csak vonhatónak is, mint a tenyészmarha beszerzésére való előlegezést. A gyakorlati keresztülvitelnél annyi, már most is előre látható nehézség fogna fölmerülni, mely több mint elég lenne a dolognak megakasztására. Ezzel azonban nincs mondva, hogy jól nem jár el az állam, ha gondoskodik arról, hogy említett czélokra más úton legyen hitel nyerhető, elfogadható föltételek alatt. Ennek van módja, és pedig nem csak egy.

Maga azon tény, hogy az emlékirat a tenyészmarha beszerzésére szükséges hitelt közvetlenül maga az állam által kívánja nyújtatni, eléggé mutatja, mily nagy súlyt fektet az a baromtenyésztésre. Azt vélem, teljes joggal. Nem hiszem ugyan, hogy e téren szintűgy ne fenyegetne bennünket az új világ versenye, mint fenyeget a gabnatermelésnél; azt sem hiszem, hogy a baj mögött, mely gabnatermelésünkre égaljunk szeszélyességében nehezül, messze elmaradna az újra és újra beálló marhavész: de döntő a trágya tekintete, melyhez a tehenek szaporítása esetén még a nép jobb és olcsóbb élelmezéseé járul.

Az ellen sincs semmi kifogásom, hogy ez érdemben az állam is megtegye a magáét, bár a teendők oroszlánrésze az egyesekre esik. De a lótenyésztésnél épen az állam ténykedése folytán elért eredménynek oly nyomatékos kiemelésével szem

ben nem hallgathatom el, hogy e téren kiküzdött vívmányainkat legalább is ellensúlyozza a szarvasmarha tenyésztésénél beállott hanyatlás, hogy ennél fogva állattenyésztésünk terén nem valódi haladásról, hanem csak áthelyezésről szólhatunk, oly baj, mitől az állami beavatkozás minden esetében lehet félni, mit azért szem elől téveszteni annál kevésbé szabad, minél erélyesebb a beavatkozás.

A hústermelésnél alig lenne kevésbé fontos földünknek és égaljunknak megfelelő azon specialis termények kinyomozása és előtérbe állítása, a melyeket részben legalább a nélkül termesztetnénk, hogy az új világ részéről tülerős versenynyel kellene küzdenünk, s a melyeknek művelése által gazdaságainkat változatokban gazdagabbá s annál fogva eredményében inkább kiegyenlítetté tehetnők.

Mint az iparosok országos gyűlése, úgy a gazdák emlékirata sem marad meg a termelés fokozásának szempontjánál; mint az, úgy ez is kiterjeszkedik terményeink minél jobb értékesíthetésének kérdésére is. Az általa ide vonatkozólag mondottakból természetesen legtöbb figyelmet kívánók azok, mik megfelelő piacok biztosítására, s az olcsó, következőleg terményeink piacképességére minél kevésbé hátrányos hatást gyakorló szállítási eszközökre és módokra vonatkoznak.

Az emlékirat a külföldi piacokat tartja szem előtt, a melyek, mint mindnyájan érezzük, azon ponton állnak, hogy ránk nézve elvesznek. Legfőbb termékeinket, a gabnát, a gyapjút, a húst tülerős versenyfelek készülnek leszorítani azokról: Amerika, Uj-Hollandia, a Cap, meg Oroszország és Románia. A veszély nagy, hiába tagadnók. Nagyságát megítélhetjük azon tényből, hogy általa a sokkal hatalmasabb belpiaczczal bíró német birodalom is fenyegetve érzi magát, s védekezési czélból elzárkózni készül. Elzárkózni készül természetesen nem csak versenytársaink előtt, de előttünk is, mint a kikről előre látja, hogy különben a nyugoti piacokról leszoríttatásunk esetén, egész fölöslegünkkel reá, mint hozzánk úgy is legközelebb esőre vetnők magunkat, mely esetben versenytársaink előli elzárkózása nem saját előnyére lenne, hanem a mienkre. Fölvéve, mint az emlékirat tanácsolja, az elénk dobott keztyűt, oly küzdelmet fogadnánk el, a melyben, mint minden küzdelemben, az erősebb részén

lenne a diadal valószínűsége, s az nem mi vagyunk. Ide járul, hogy legjobb esetben is nem kizárólag magunk előtt fognók a német piaczot megnyitni, hanem versenytársaink előtt is, valószínűleg csak azért, hogy arról ne úgy tiltassunk, de úgy szoríttassunk le. Oly eredmény, mi a gazdasági harcz elfogadására annál kevésbé érdemes, mivel sajátságos helyzetünkben, az ellenfelünkre mért csapásokkal is magunkat sujtánók. Az esetleges harcz jó kimenetelébe, úgy látszik, maga az emlékirat is keveset bizik. Ezért keresi a módokat, melyek lehetővé tegyék, hogy a nyitva maradó piaczokon vetélytársainkkal a versenyt megállhassuk. Ezek közt természetesen első helyen a biztos és olcsó szállítás áll. Innét kifogásai a magas vasuti vitelberek ellen, melyek mellett — úgy állítja — a nyert előnyök nincsenek arányban azon közel harmincz milliónyi évi teherrel, melyeket vasuti építkezések folytán, egy vagy más alakban vállainkra vettünk. Megengedem, hogy ama vitelberek nem oly alacsonyak, mint terményeinknek a külső piaczokon is versenyképessége igényelné. De nem elég constataálni a bajt, szülő-okát is meg kell keresni, miután valódi orvoslás csak úgy lehetséges.

Magánosok birtokában a vasut sem más, mint gazdasági vállalat, s mint olyannak föladata, hogy tulajdonosának megkeresse a befektetett tőke szokásos kamatját, annak törlesztési részleteit, meg a kezelési és fentartási költségeket és némi nyereséget, a szokásos polgári hasznót. Mig e czél elérve nincs, addig gazdaságilag csak azon viteldíjak jogosultak, a melyek mellett az leginkább megközelíthető. Irányadó a legnagyobb tiszta jövedelem, melynek tényezői a szállitmányok tömege, és azok díjtétele. Mig az utóbbinak emelése többel emeli a tiszta jövedelmet, mint apasztja ugyanazt a szállitmányok tömegének csökkentése által, addig az emelés jogos, sőt gazdaságilag szükséges. Az ellenkezőnek állítása a gazdasági törvények tagadása lenne. Ámde ha a dolog így van, úgy vasutaink legnagyobb részénél a vitelberek számbavehető csökkentésére semmi kilátás sincs. Tovább megyek s állítom, hogy a differentialis tarifák alapján támasztott panaszaink megszüntetésére sincsen kilátásunk. Hisz a vasutnak, mint minden szállító eszköznek hivatása a piacz tágitása, oly hivatás, mit differentialis

tarifa segélyével tökélyesebben ér el, mint elérne különben. Ugyanazért jogos ugyan a mondott tarifákkal nem egyszer üzött visszaélések elleni küzdelem, és az sikerre is vihet: de maga az elv elleni tusakodás teljességgel nem.

De bármennyire igazak legyenek mindezek, mégis mindannyian érezzük, hogy a vasuti viteldijak magassága ellen emelt panaszaink nem alaptalanok. — Honnan e látszó ellenmondás, az egyiránt jogosult követelések e kibékíthetlen volta? Onnan, hogy a kiindulási pont hamis, hogy helytelenül történik, ha a vasutakat s a vasuti szállítást magán vállalatnak tekintjük, azzá tesszük. E felfogás és eljárás helytelenségét bizonyítani maga azon egy tény elegendő, hogy azok kevéssé tűrik, s nagy részben kizárják a versenyt; hogy kivételesen versenyre kényszerítettésük esetén azt meg nem engedhető fegyverekkel vívják. De bizonyítják ugyanazt egyenes érvek is, kimutatván, hogy a vasuti szállítás a regalitás összes attribútumaival bir, s azért mint olyan kezelendő.

Igazolnom kell állításomat. Azért kiemelem, hogy a vasut nemcsak annak használ, ki szállítás céljából azt igénybe veszi, vagy a kinek terménye annak segélyével jut el piaczára, hanem azoknak is, akiknek helyi piaczat a fölöslegtől megszabadítván, terményeiknek megfelelő eladását ott helyt lehetővé teszi. Kérdem, a dolgok ilyenén állásában helyes lenne-e magukkal a szállítókkal, illetőleg az elszállított árúk termelőivel fizettetni meg a vasutakkal és üzemükkel járó összes költségeket? Bizonyára nem. Ezt érzi a köztudat, ezért szorgolja a viteldijak alábbszállítását ott és akkor is, mikor azok még azon magasságot sem érték el, melyet a jövedelmezőség tekintete megkívánna s így igazolna is.

Ám ha a vasutügy a regalitás jellemével bir s olyanul láttatik el, úgy ebből sok minden következik. Következik, hogy az állam kezébe helyezendő, a melynek külön érdeke nincs, mely ennél fogva az általa többé-kevésbé megteremtett monopolisticus helyzetet kizsákmányolni nem fogja; következik, hogy a szállítóktól a költségek csak egy részének elhordozása kívántassék, a más részt az adóztatás jogával bíró állam azokon is vevén meg, a kik szintén részesülnek hasznaiban a nélkül, hogy szállítanak; de következik az is, hogy hálózata arányosan

terjesztendő ki az ország egészére, vagy a mennyiben az nem lehetne, legalább helyettesítendő a közlekedés más eszközeivel. Ez általános és arányos áthálózás rendkívüli megterheltetés nélkül csak úgy eszközölhető, ha az egész hálózatnak az állam kezébe adása lehetővé teszi, hogy a jobb vonalak segítségükkel a kevésbé jókat, egészen úgy, mint a postánál történik. E gondolatok szolgáltak alapul azon úgynevezett nagy vasuti szerződésnek, mely úgy látszik idő előtt született s azért halva.

A gazdák emlékirata minderre nem reflectált, minélfogva gyökeres orvoslást nem is bir javaslatba hozni. Pedig a bajt még nagyobbnak nézi, mint a mekkora valóban. »Szállítási díjaink ép oly hátrányosak — úgymond — az állami vonalokon, mint a mily rossz akarattal és egyenesen a magyar termelő károsítására célzó irányzattal vannak megállapítva az ország testén keresztül épített idegen — bátran mondhatjuk ellenséges — vonalokon.« Lehetlennek tartja, hogy e téren mindaddig a mi érdekeinknek megfelelő irány inauguráltassék, míg a magyar állam ezen vonalakra, vagy legalább is ezek egyikére, meg nem szerzi a döntő befolyást. Ehhez azonban pénzügyi viszonyaink kedvezőtlen állapota folytán egyelőre alig van reménye, s némi palliativ orvosláson kívül az olcsóbb viziutakra s ezek létesítésének szükségére mutat. Kevés sorban annyi s oly nagy fontosságú dolog, hogy igazán nehéz az elemzés, a méltatás.

Első pillanatra föltűnő, hogy az emlékirat attól vár javulást, ha megszereztetik a döntő állami befolyás az országunk testén keresztül épített idegen vonalokon, vagy legalább azoknak egyikén. Föltűnik ez akkor, midőn a már most tetteleg állami tulajdonban levő s állami kezelés alatt álló vonalak viteldíjait ép oly hátrányosoknak tartja, a mily roszakarattal megállapítottaknak amazokét. Ha így van, miként vár javulást az idegen vonalokon azon hatalomnak befolyásától, a mely hátrányos viteldíjakat tart fön azokon, a melyeken egyenesen és önjogilag intézkedik? Ez ellenmondás azon meggyőződésből ered, hogy bármit mutasson is a jelen állapot, az állam az, a melytől e téren elvégre is orvoslást várhatni. Igen is várhatni, de csak azon föltét alatt, ha regalitásként kezeli a vasuti ügyet, a

minek, ha nem is teljesen, de a lehetőségig mielőbb keresztülvitele az orvoslásnak egyedüli módja. Részemről ezt föltétlenül szükségesnek tartom, noha nem hiszem, hogy a kérdéses vasutakon károsításunkra célzó ellenséges szándék állapotánál meg a viteldijakat. Azok nem a mi kárunkat keresik, de a maguk javát, s ha segíteni akarunk s a vállalat magán jellegét megszüntetni nem bírjuk, legyünk azon, hogy a kettő egy és azon úton legyen található. Az adott viszonyok közt utóbbi utat tartom követendőnek az osztr. állam- s a pécs-mohácsi vasutal, az előbbi a többiekkel szemben. Sőt követhetőnek is, dacára pénzügyi helyzetünk kevésbé kedvező voltának. E pénzügyi helyzet, ha a déli vasut vonalaitól eltekintünk, a szükséges művelet keresztülvitelét alig nehezíti; állítás, melynek bizonyítására mindenkor kész leszek, bár most mellőznöm kell.

Mi az osztr. államvasutat illeti, azt hasznosítani kell, és lehet is, miután érte a maga érdekét, mely az államéval szükségszerű ellentétben nem áll. De értsük meg, ha mint részvénytársaság jogos úton önhasznát keresi; e pontról is érthető eljárását ne véljük irántunk ellenséges szándékból eredettnak különben mint ellenséggel bánnánk vele, s ez által valóban azzá is tennők. Sőt engedjünk neki szabad fejlődést, de csak saját forgalmi vidékén; s ott is csak oly föltételek alatt, melyek szolgáltatását a mi érdekeinknek biztosítják, a mi lehetséges.

De történjék a vasutakkal bármi, az nem ment föl bennünket azon kötelesség alól, hogy kellő figyelemben részesítsük a viziutakat is, mint természetüknél fogva olcsóbbakat, egészen az emlékirat kívánsága szerint. S ezt annyival inkább, mivel azokhoz két egyiránt nagy jelentőségű mellékkörülmény is csatlakozik, az öntözés és a saját tengerünkre s onnét a világba olcsón és a szomszéd német birodalomtól függetlenül való eljuttatás, nem is említve az áradásoktól való mentesítést.

Azonban nem elég lehetővé tenni az öntözést, arról is szükség gondoskodni, hogy a nyújtandó alkalom kihasználására népünkben a készség felköltessék, a képesség pedig annak megadassék. A Ferencz-csatornánál tett tapasztalás mutatja, mily föltétlen e szükség. Az állam munkája kárba vész, ha az általa nyújtott alkalmat az egyesek föl nem használják, vagy föl nem használtatják.

Tekintve a viziutak létesítésének sokoldalu hasznát, nem térhetünk ki a kérdés elől, miként létesíthessük azokat, és pedig annál kevésbé, minél nyomatékosabban bizonyítja épen a mi korunk a mondat igazságát: »Ki nem halad, az elmarad vagy eltiportatik.«

Türr István, vizeink értékesítése ügyének e buzgó apostola, a m. kormány elé terjesztett emlékiratában egy oly tervet ajánl, mely mellett az előállítás költségei azok terhére jönének, kik a haszon legközvetlenebb élvezői lennének, értvén a létesítendő viziutakon szállítókat. A vasutakról szólva reményilem sikerült kimutatnom, mennyire igazságtalan és céltalan is lenne az ilyen eljárás. Azokat a teherből csak egy rész illeti meg, a többihez azoknak is kell járulniok, kik a fölöslegétől megszabadított helyi piaczkokat fogják kihasználni. A terheltetés földrajzi határainak, azokon belől pedig fokozatainak megállapíthatása végett a létesítendő viziutak egész vidékei lennének fölveendők, olyformán, mint ez a mentesítés céljából eszközölt munkálatoknál az ártérrel történik. Ezeknél kártól menekülés, azoknál haszonban részesedés lévén a cél: az egyenlő eljárás teljesen jogosult. Oly eljárásnak teremtenők ezzel alapját, melyet a vicinális vasutak létesítésénél is igen nagy előnnyel használhatnánk.

Szemben az új világ naponként fenyegetőbbé váló versenyével, szemben a csupán agricol állam elkerülhetlen fogyasztásaival, ez intézkedésekből még azon esetre sem meríthetnénk végleges megnyugvást, ha azoknak egész összességét a lehető legmegfelelőbb módon foganatosíthatnók. Nyers terményeink számára saját piacra van szükség, az idegen mindig precaer lévén. Északis újabban nyugotiszoszédunk ismindent megtett arra, hogy ez iránt teljes meggyőződésre juthassunk. Ám e saját piac megteremtése meg egyértelmű az ipar kifejlesztésével, a mi későn érő gyümölcs. De minél későbbben érő, annál szükségesebb halogatás nélkül a munkához látni. S ez annyival inkább, mivelhogy a reánk nehezülő verseny súlya is az idő folytán fokozódik, s minden attól függ, hogy saját piacunk megteremtése ne menjen kisebb léptekkel előre, mint az idegekről leszoríttatásunk. És ezt kellő erély kifejtése mellett elérhetjük. Mert egy bizonyos fokig az új világ versenyében is

magában rejlik az orvosság. Lehetlen ugyanis, hogy azon verseny következtében a nyers termékek ára Európaszerte nagyon is érezhető mérvben csökkenjen a nélkül, hogy — ha idő szerint későbben is — megfelelően alább ne szálljon a munkadíj és a tőkekamat, azokkal meg az itteni termelés költsége, és pedig a munkások és a tőketulajdonosok rövidsége nélkül. Hiszen a nyerstermény csökkent ára mellett a névszerint kisebb munkabéren és tőkekamaton ugyanannyit fognak azok vásárolhatni, mint birtak korábban, és pedig az okok fokozatos továbbhatása következtében az ipar termékeiből is. Így lesz, hogy azon új világgal szemben, melyben a természeti tényező viszonylag oly igen túlerős, az ó-világ azon más két tényezőben lelje tartalékát, a melyekben meg ő a hatalmasabb. E ponton egy igen messze terjedő perspectiva nyílik.

Nincs hát ok a kétségbeesésre; de igenis van az éberségre, a gondos munkára, az erőfeszítésre. Épen azért nagyon örvendetes dolog, ha a viszonyok nyomása alatt országunk szinte egész iparos népe megmozdult, hogy segítsen magán; igen örvendetes dolog, ha példáját követni a természeténél fogva kevésbé mozgékony gazda-közönség sem késett; még örvendetesebb, ha mindkét téren tetterős, nem a nyomasztó szükség, de az előrelátás által indított főurakat látunk. Vajha siker és dicsőség kövesse mindnyájunk által gyámolítandó törekvéseiket.

A kezdeményezést megragadott e főurak közt első sorban álló gr. Zichy Jenőnek, a sz.-fehérvári kiállítás e fáradhatlan munkásának, a magyar ipar fejlesztése érdekében közzétett emlékirata természetes kiegészítését képezi az iparosokénak és a gazdákénak annál fogva, hogy míg utóbbiak az államtól, mint ilyentől, s a vállvetés és szövetkezés által erősödést szükségülő erőktől várható eredményeket vették czélba: utóbbi a már magukban hatalmasokhoz is fordul, keresve, mit tehetnének azok mint olyanok, tehát főuraink és főpapjainkhoz, meg az államhoz, mint magán birtokoshoz. Az idő tilt, hogy tüzetesebben foglalkozzam ez emlékirattal is, de azon észrevételt még sem szabad elhallgatnom, hogy egyelőre sem főpapjaink, sem főuraink, sem az állam nincsenek azon helyzetben, hogy nyers-termékeik helyett gyártmányaikkal tűnhessenek ki a kiállítás-

kon, egyszerűen a megbízható szakerők hiányában. Igaz, egy időben u. n. jobb családaink gyermekei is rohamosan tódultak a reáliskolákba és politechnicumokba, de legnagyobb részt csak azért, hogy mérnökökké képezzék magukat, hogy mint ilyenek megint az állam közvetlen vagy közvetett szolgálatába jussanak. Mérnökünk hát van elég, több is mint a mennyit foglalkoztathatunk: de egy szeszgyár, egy sörház vagy olajgyár igazgatására vagy az azokban folyó munka vezetésére alkalmas erőben szegények vagyunk, csak úgy mint az ipar többi ágai-ban. E tekintetben a külföldre támaszkodni nehéz, a tehetségek és jellemek otthon is megtalálják a megfelelő állást s keresetet; a kik hozzánk jönnek, azokban ritkán van köszönet. Ezen kell minél előbb segítenünk, mit a gróf is érez.

De ha ez nem volna is így, még akkor sem csatlakozhatnám a grófhhoz, ha az államot is az iparos vállalkozók közt kívánná látni. Ez mindig nehéz dolog, nemcsak s nem is főleg azért, mivel az állam kevésbé alkalmas az iparüzésre, hanem főleg azért, mivel versenye nagyon veszedelmes, az adóztatási jog állván háta mögött. Ép oly kényes dolog az újból keletkező vállalatoknak nyújtható adókedvezmény is, nem csupán a hasonló, de régibb vállalatokra visszahatás miatt, a mi kevésbé jön tekintetbe, ha föltehető, hogy azok tőkéjüket immár törlesztették, mint inkább a megfelelő kéziparra való tekintetből.

De legyen elég. Még csak önökhöz, a kereskedelmi ifjakhoz van egy szóm. Önök és hazánk egész kereskedő kara kétségkívül érzik, hogy az itt szóba jött ügyek az önökéi is. Hisz a kereskedő első sorban és végleg is az őstermelő és az iparos között közvetít, emelvén közvetítésével azok termelvényei értékét, nem egyszer az érték ez emelésével tevén a termelés folytathatóságát lehetővé. A kereslet, melyet indít termelésre, a kínálat, mely tőle ered fogyasztásra, s a kettő együtt a jóllét fokozására visz. Ennek tudatában történt, hogy egy kereskedői kör, a kereskedelmi csarnok köre volt az, melyben öt év előtt a házi ipar érdekében szavamat emelém, alkalmasint az első szót, mely azon érdeken emeltetett. A szó nem maradott a pusztában kiáltó. Bizonyosság a minden oldalról megindult mozgalom, mely behatolt tanító-képezdéinkbe, s azokon át behat népiskoláinkba; a mozgalom, mely már is annyi tanműhelyt terem-

tett, s teremt napról-napra többet. Csak a kereskedői világból kiinduló kereslet és kínálat hiányzik még mindig, s vele természetesen a legjobb sarkantyú, a kínálkozó haszon. Hiányában a központi háziipar-egylet volt kénytelen egy árúcsarnokról gondoskodni, mely közelebb megnyílik, de melyet, hogy az ép oly hazafias mint életrevaló magyar kereskedői kar mielőbb fölöslegessé tegyen, szivemből kívánom, reménylem. Kívánom, s reménylem annál inkább, minél jobban tudom, hogy a kereskedés azon varázserő, mely az egyes gazdaságokból a közgazdaságot megteremti; nem csak, de közvetve hatalmastényezője azon munkának is, mely az egyesek sokaságából egyre tömörülő nemzeteket teremt. Oly feladat ez, mely a legnagyobbra törő keblet is magasabbra emelheti, mely méltó, hogy tárgyaúl szolgáljon az önök lelkesülésének, s hiszem, hogy szolgál is.

KERKAPOLY KÁROLY.

A VIDÉKI ÉRDEKŰ VASUTAK A TÖRVÉNYHOZÁS ELŐTT.

(A magy. tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános tárgyalása 1880. márczius 9-én.)

— György Endre előadása. Gróf Lónyay Menyhért, Kerkapoly Károly, Keleti Károly és György Endre felszólalása. —

Lónyay Menyhért gr. elnök: T. szakbizottság! György Endre képviselő úr egy igen korszerű kérdésről, a vidéki érdekű vasutakról kíván előadást tartani s ismertetni azon intézkedéseket, melyek ez irányban más államokban tétettek. Mert e tárgy jelenleg nagyon korszerű s nálunk is sokat foglalkoznak azzal, sőt a kormány ígéretét is bírjuk, hogy nem sokára egy erre vonatkozó törvényjavaslatot fog a törvényhozás elé terjesztetni, azért kötelességemnek tartottam a t. szakbizottságot összehívni. Felkérem György Endre urat, sziveskedjék előadását megkezdeni.

György Endre: T. szakbizottság! Széchenyi István grófnak közgazdasági fellépése és működése óta a társadalmi téren a közgazdasági érdekek iránt nem fordítottak annyi figyelmet, mint jelenleg. Magyarországnak jövője és specialiter a magyar fajnak jövője iránt legtöbb reményre jogosító kilátás azon tény, hogy mostanában és különösen az utolsó időben oly sok gyakorlati célú közgazdasági mozgalom és oly nagy mértékben indult meg, a minő — ismétlem — Széchenyi István gróf működése óta még egyszer sem fordult elő.

Ezen gyakorlati célú közgazdasági mozgalmak közé tartozik az is, mely a vidéki érdekű vasutak létesítése tárgyában az ország különböző részeiben a legutóbbi időben nemcsak megindult, hanem részben némi, ámbár nem kézzel fogható eredményre is vezetett. Az én feljegyzéseim szerint ezen vidéki érdekű vasutak, melyek ez idő szerint már nemcsak a jámbor óhajtasok országába tartoznak, hanem egy lépéssel — igaz, hogy csak egy lépéssel — a megvalósuláshoz közeledtek, hozzávetőleg 1470 kilométernyi hosszúságot tesznek.

Lónyay Menyhért gr. elnök: A mennyiben jegyzeteket méltóztatott tenni, érdekes volna névszerint is megemlíteni azokat.

György Endre: Ezek a következők: baja-szabadkai; berettyómenti; nagyvárad-mihályfalvi; nagykároly-zilahi; reszege-margitai; nyiregyháza-mátészalkai; nagykároly-mátészalkai; miskolcz-debreczen-nagyváradi; arad-makó-szegedi; pápa-keszt-helyi; szatmár-nagybányai; hátszeg-karánsebesi; garamvölgyi; apahida-deési.

Hogy ezeken kívül az országban még több helyen is megindulhatott ily irányú mozgalom, igen valószínű; azonban ilyenekről tudomással nem bírok s így csak hozzávetőleges hosszúságot vettem fel az 1470 kilométerben.

Hogy valóban nagy szükség van ily vidéki érdekű vasutakra s egyáltalában a vidéki közlekedés fejlesztésére, valamint minden országban, úgy különösen nálunk és pedig alföldünkön, ez bővebb fejtegetésre nem szorul. Laveleye egy igen érdekes cikkében a következő előnyöket származtatja a vicinális vasutak építéséből. Ily előnyök — azt mondja — a községekre nézve: 1-szor, a közlekedési könnyebbség a személyeket illetőleg, a miből származnak azután a nagy forgalmi központtal bíró helyekkel való közelebbi összeköttetések, ebből a városok és faluk közti szorosabb összeköttetés, a miből ismét a civilizationnak haladása következik; 2-szor, a szállítási költségeknek, különösen a mezőgazdasági termények tekintetében alábbszállása; ebből származik a termelési helyen az áraknak emelkedése. Természetesen a szállítási költségek a termelési költségek közé sorozandók. Ennek következtében 3-szor, a bérletáraknak és ennek folytán a föld árának emelkedése; 4-szer, az ipar- és gyári cikkeknek és egyáltalában mindazon cikkek árának leszállása, melyek a mezőgazdasággal foglalkozóknak szükségesek és ennél fogva élelmezés tekintetében nagyobb olcsóság és kényelem; 5-szor, sok helyen ipartelepek csak így létesíthetők; 6-szor, más helyeken ily módon jönnek létre bányák, az erdő-mívelés, mely ezelőtt el volt hanyagolva, ily módon feléled; 7-szer, ily módon a gazdagabbak közül sokan falura fognak költözni és ez által a faluk értelmi kulturáját fogják emelni; 8-szor, a szántás-vetéssel foglalkozók

nem lévén kénytelenek annyi időt fordítani a szállításra s ez által terményeik értékesítésére, ezzel sok időt megkimélnék, a mit a gazdasági kultúra intenzívebbé tételére fordíthatnak, végül 9-szer, a postai összeköttetés könnyebbége.

Hasonló módon származik egy sor előny a megyékre és az államra. Nevezetesen az utak fentartásában egy bizonyos könnyebbség. A megyét alkotó községek jólétének emelkedése által a megye is emelkedni fog jólétben. Az államra nézve az állami vasuthálózat jövedelmezőbbé tétele, a közutak fentartási költségeinek kevesbedése, a postai közlekedés könnyebbitése, az ország általános jólétének emelkedése és ennek folytán a földadó jövedelmezőségének emelkedése.

Hogy mindezek hiányát Magyarországon még fokozottabb mértékben érezzük, erre a gazdasági egyesület kebeléből 1865-ben épen a Lónyay Menyhért gr. elnöklete alatt kiküldött bizottság és e bizottság tárgyalásai a legélénkebb példát mutatják; pedig 1865-ben vasutak tekintetében nagyon különbözött a helyzet a jelenlegitől. 1865-ben világforgalomra hivatott vasuthálózatunk még nem volt meg, és épen azért e bizottság becses munkálata kénytelen volt erre is kiterjedni és az általa első sorban érintett olcsóbb vasutak rendszerét combinative javallani az első rendű vasutak építésével.

Én a magam részéről úgy fogom fel a vidéki érdekű vasutakat, mint bizonyos demokratikus intézményt a vasuti hálózatban, a mely épen azért, mert demokratikus, közelebb áll a néphez, a nemzet alsóbb rétegeinek érdekeihez, ehez könnyebben assimilálódik, mint a világforgalomra hivatott nagy vasutak. A tapasztalás ugyanis igazolja, hogy a nagy vasutak igazgatóságát rendszeren úgy tekintik a vidéki érdeklettek, mint reájuk nézve teljesen idegen testületet, a melytől ők annyi hasznót, és oly olcsó áron akarnak buzni, a mennyit egyáltalában lehet. Mig a vicinális vasutakat — és ezt a tapasztalás nálunk is mutatja — az érdeklettek testükből való testnek, vérükből való vérnek tekintik. Például hozom fel az arad-körösvölgyi vasutat.

Hivatkozom e tekintetben Boros Béni igazgató-főmérnök ur felolvasására, a melyben igen nagy dicsérettel említettik fel Aradmegyének, az érdekelt községeknek, sőt egyáltalán az egész

aradvidéki birtokos osztálynak ezen vidéki érdekű vasut létesítése körül kifejtett nagy érdekeltisége.

Az én felfogásom ezen vicinális vasutakkal szemben az, hogy — mint több oldalról javaslat tétetett — itt is igyekezzünk közgazdasági téren, a mennyire lehet, az administrationális keretekhez simulni és ilyformán, habár minden hasonlat kétségkívül kissé sántikál, én a vasutakat azon kategoriákban képezelem magam előtt felosztva, mint a minők az állami functiók kategoriái. Az állami központi administratiónak körülbelül megfelelnek azon vasutak, melyek nagyobb kivitelre, kereskedelmi szempontból nagy nemzeti célok megoldására szolgálnak. Azon vasutak, melyek kiválólag vidéki érdekeknek szolgálnak és melyek az összes hálózatba csak befolyó természettel bírnak, felfogásom szerint igen jogosan és czélszerűen hasonlíthatók a megyei administratióhoz. És végre — és ez talán kissé merésznek látszik — azt hiszem, el fog jönni az idő, midőn a vasutépítés könnyősége következtében oly helyi érdekű vasutak is fognak épülni, a melyek részben ugyan megyei, de nagy részben községi s még inkább egyéni célokra való felhasználásukat lehetségessé teszik. S ez lesz a vasuti intézmény népszerűsítésében a legvégső határ.

Ez eszméből a következtetést tovább fűzve, én a magam részéről is óhajtom, hogy a fontosabb vasutvonalak állami felügyelet alatt álljanak és különösen a tariffa-politika szempontjából az állami hatalom döntő befolyása alatt álljanak; míg — és ezt ideális szempontból — a leghelyesebbnek tartanám, ha a vidéki érdekű vasutak kizárólag vagy legalább is főleg a megyei hatóság alatt állának úgy a concessióadás, mint ellenőrzés és tarifa tekintetében. Elismerem, hogy ez kissé nehezen vihető keresztül, de azt hiszem, hogyha arra törekszünk, hogy vasuti hálózatunk az administrationális állapotokhoz hozzásimuljon, ily módon elérjük a végeztelt, mely eredetileg előttem lebeg és melynek — megvallom — igen nagy fontosságot tulajdonítok: nevezetesen azt, hogy a vasutak kezelésénél a közérdek érvényesüljön. Megmondom, miért tulajdonítok én nagy fontosságot ennek. Minél nagyobb a vasut, annál inkább ki van téve a versenynek, minél nagyobb a távolság, melyet a vasutnak be kell futnia, annál nagyobbak a verseny esélyei.

Csak egy példát hozok fel. Debreczentől Berlinig 42 versenyző van, melyek közül mindegyik figyelmet érdemel és kell is, hogy figyelembe vételessék a tarifa megállapításánál. Minél kisebb a hálózat, annál kevésbé van kitéve a versenynek. És ezen versenyt fokozni nem is volna czélszerű; mert ez tőkeveszteséget foglal magában a nélkül, hogy az előnyöket ugyanazon mértékben növelné. Már most a következés az, hogy nagy távolságra a verseny a tarifát nagy mértékben leszorítja, és e leszorítás mindig, legalább egy bizonyos mértékben, előnyére válik a termelőnek. Kisebb terjedelmű vasutaknál, hol a verseny korlátolt, inkább biztosítva van a helyi forgalom a vasutnak, s így annak monopoliuma, melynek kihasználása aránytalan magasra csigázhatja fel a tarifákat.

Azt lehet mondani, hogy a közutak egy bizonyos mértékig képesek versenyezni a vasutakkal. Mindnyájan ismerjük azt a határt, ameddig pl. a közutak versenyképessége tart a vasutakkal szemben. Azonban ebbe a határba bele van számítva a vasuthoz való szállítás, vasuti kocsikra berakás, a megérkezési állomásnál a vasuti kocsikból kirakás és a közönséges kocsikra való rakás, továbbá közönséges kocsikon a fogyasztási helyre való szállítás; ha azonban a vicinális vasutakat úgy veszem, amint azok tényleg vannak, nevezetesen kiegészítő hálózatnak, akkor csak egy rakodás vétetik tekintetbe, miután, különösen nálunk Magyarországon legalább, a két főtermény, a fa és gabona, esetleg az ásványneműek is nem azért szállíttatnak, hogy az utak mentén utaztassanak, hanem, hogy átadtván a vasutnak, onnan tovább szállíttassanak legtöbb esetben ki külföldre. A következés ebből szerintem az, hogy e szerint a vicinális vasutaknál legalább is van oly erősen kifejezésre jutható érdek, mely megkövetelheti, hogy a tarifa tekintetében a közhatóságnak a közérdek szempontjából befolyás engedtessek. És csakugyan tényleg látjuk, hogy a német birodalomban és különösen Poroszországban, a hol ezen általános alapelvek elfogadtattak, van az állambatalomnak döntő befolyás biztosítva a vidéki érdekű vasutak tarifáira. Nem mondom én, hogy ezen befolyást minden körülmények közt és mindenesetre biztosítani kell, mert ez ismét sok előfeltételtől függ; hanem ezen ideális állapot kétségkívül egyáltalában kedvező körülmények

közt elérhető. Már most a kérdés az, hogy a mennyiben és a hol ezen ideális állapot el nem érhető, — nevezetesen, hogy a megye építse és tartsa üzemben a vasutat, épügy mint én a magam részéről kívánatosnak tartanám, hogy az állam építse és tartsa üzemben a világforgalmi utakat — mondom, a mennyiben ezen ideális állapot el nem érhető, és a mi körülményeink közt kétségkívül igen sok fontos ok szól az ellen, melyek azok a momentumok, melyek tekintetbe vételével a vicinális vasutak észszerűleg szabályozhatók a törvényhozásban? A feladat ugyanis részben az, hogy a vidéki érdekű vasutak kiépítését lehetőségig elősegítsük, hogy ez által a vidék anyagi jólétének emelése lehetővé tétessék, részben pedig az, hogy a szabályozás által a közgazdasági élet egészséges fejlődésének semmi tekintetben se képeztessék praesudicium.

Van egy igen nagy nehézség, a melylyel ily törvényjavaslatnál meg kell küzdenünk, és ez az, hogy a vicinális vasutak fogalmát igen nehéz meghatározni. Ezen nehézség nem képzeti, mert ez alatt szenved még minden törvény és törvényjavaslat, melyet eddigelé ismerék. Ilyen pl. a francia törvény, mely e tekintetben semmit sem mond, ilyen a német törvény, mely nagyon tágas hatáskört szab, ilyen az olasz törvény, mely szintén nem mond semmit.

A német birodalmi gyűlés vasutvitáiban ismételten hangsúlyozta a minister, mondván: hogy ha mi azt mondhatjuk: másodrendű vasut, akkor van harmad-, negyed- és ötödrendű vasut is. És hogy e felfogás nemcsak egyedül a törvényhozáásokban nyer tért, hanem maguk a technikusok körében is terjed, példa erre a német vasuti igazgatóságok egyletének technikai bizottsága, a mely midőn alapelveket volt kidolgozandó a vicinális vasutakra, maga kénytelen volt három rendű vasutat felvenni és a szerint, a mint széles- vagy keskenyvágányú, vagy pedig a menetrend sebessége korlátolva van, véleményezi az építési engedélyt és a különböző könnyebbségeket megadni. Szerintem is majdnem lehetetlen e dolognak praecis magyarázatot, fogalmat adni; s legfeljebb is a negativo kell bizonyos criteriumokat keresni a meghatározáshoz. Vicinális vasutak alatt például én a magam részéről csak oly vasutakat értek, melyek beágazati vasutak, tehát melyek két vagy több vasut közt össze-

kötő vonalat nem képeznek s így a vasuti politikának irányát egyáltalában nem alterálhatják; és ha szabad összehasonlítást tenni ismét az előbbi analogiára, valamint a törvényhozás állapítja meg évenként a budgetben, hogy melyek államutak és melyek megyei utak, és ismét a megye megállapítja a megyei és a községi utak közt a kategoriát minden absolut criterium nélkül: a vicinális vasutakra nézve is hasonló helyzetben vagyunk; mert hiszen mindenik vasut vidéki érdekeknek szolgál. Azt meghatározni, hogy mikor szolgál és melyik vasut az, mely eminenter vidéki érdekeknek szolgál, igen bajos; mert vannak esetek, mikor a vasut, mely különben transito vonal, eminenter vidéki érdekeknek szolgál csak.

Ha már most az ily mindenesetre olcsóbban építendő vidéki érdekű vasutaknak előmozdítása forog szóban, az államhatalom négyféle módon teheti ezt. 1-szor könnyebbségeket adhat az építésnél, 2-szor az üzletnél, 3-szor elősegítheti a pénzbeszerzést, és 4-szer állami segélyt is adhat directe vagy indirecte. S ezen kérdések azok, a melyek felett kellene a törvényhozásnak határoznia.

Már volt szerencsém emliteni, hogy igen nehéz praecisizálni azon könnyebbségeket, melyeket építéseknel minden körülmények közt, minden vidéki érdekű vasut részére megadni kell, és igen nehéz e tekintetben concret javaslatot tenni. Nevezetesen ajánlották azt és véleményem szerint is megadandók volnának a localis érdekű vasutaknak mint minimum mindazon könnyebbitések, melyek a német vasuti igazgatóságok egylete által a másodrendű vasutak részére megadatni ajánltatnak. Azonban ezen könnyebbitéseknek természete szintén igen viszonylagos. Némely helyütt elegendők, más helyütt nem. Említettem, hogy ezen könnyebbitésekre nézve három különböző fokozatot állapított meg a német vasutigazgatóságok egyletének szakbizottsága és a szerint adja meg e könnyebbitések lehetőségét és modalitásait. A szabványterveknek mindenesetre és minden körülmények közt a legnagyobb szerencsétlenségük az, hogy a localis viszonyokhoz nem képesek simulni; sokkal merevebbek, semmint hogy az üzleti eredmény, a tőkebefektetés és a forgalom várható eredményeihez teljes mértékben simulni képesek volnának. És még egyet vagyok bátor hangsúlyozni. Nevezetesen a tapaszt-

talás igazolja, hogy ami a törvényhozás által mint minimum adatik meg, az a gyakorlati életben a kormány által rendesen maximumnak tekintetik, nemcsak itt nálunk, hanem mindenütt, és egy magában véve igen dicséretes intentióból, nevezetesen abból, hogy minél jobb vasutak építtessenek. Itt van pl. a szerencsétlenül járt vágvölgyi vasut, melyet igen olcsón akartak építeni az érdeklettek és tényleg igen drága lett. Ugy hogy a vasuti miseriáknak egyik fő forrását ez képezi e vasutnál is, másnál is; nálunk is, másutt is.

Véleményem szerint a leghelyesebb volna általánosságban kimondani azt, hogy mindazon építési könnyebbségek, melyek az üzlet biztonságát nem veszélyeztetik, a vidéki érdekű vasutak részére a körülményekhez képest megadandók. Ez az, a mit 1865-ben a gazdasági egyesület már említett bizottsága is ajánlt, és ez az, a mit minden vasuti író is követel a nélkül, hogy szükségesnek tartaná a részletekbe bocsátkozni. Ez ismét igen nagy kérdés. Az üzlet biztonságára feltétlenül szükséges az építkezési szabályosság, melyet azonban többé-kevésbé ruganyosan lehet magyarázni. Kétségkívül itt nagy hatalom, befolyás adatik a kormánynak; miután a kormány állapítja meg a terveket.

Én nem gondolnám, hogy a mostani viszonyok közt lehetséges volna a vicinális vasutak jelen fejlődési stadiumában előre kimondani akár egyik, akár másik irányban a fejlesztés irányát. A tapasztalás igazolja, hogy némely helyütt a közutakat lehet felhasználni a forgalom veszélyeztetése nélkül, másutt az őrházak egészen feleslegeseek, harmadik helyütt legkönnyebb szerkezetű hidak is igen jók, negyedik helyen a védtöltéseket lehet célszerűen felhasználni, az ötödik helyen ismét másnemű lokális előny adható. Mindezek azonban oly dolgok, melyek mindenestre nem feltétlenül szükségesek és ennél fogva törvényhozásilag teljes határozottsággal megállapítani lehetetlen, és pedig annyival inkább, mert ugyanazon könnyebbitések sem mindenütt adhatók meg. Hiszen maga a keskeny vagy széles vágány célszerűsége is főleg, sőt csaknem kizárólag a helyi és üzleti körülményektől függ. Hogy lehetne tehát e teljesen elütő körülményeket imperative és taxative egy ugyanazon kalap alá vonni!

Ugyanigy lehetetlen nézetem szerint az üzleti viszonyokra nézve praecisirozni a maximalis engedményeket. Az üzlet tekin-

tetében épugy szerepelhetnek helyi viszonyok, mint az építkezésnél.

A német vasuti igazgatóságok egylete egy külön forgalmi bizottságot bizott meg azon üzleti könnyebbitések megállapításával, melyek a vicinális vasutaknak adandók és e bizottság elnöke, a déli vasuttársaság el is készítette javaslatát a vicinális vasutak részére adandó üzleti könnyebbitések tárgyában. Azonban kitűnt, hogy e könnyebbitések is szerfelett simulnak a talajhoz. Példának okáért síkföldön, lapályon, hol két-három mértföldnyi távolságra is megláthatni jó időben a vonat közeledését, oly biztonsági elővigyázatra nincs szükség, mint hegyes vidékeken, hol nagy kanyarodásokat tesz a vonat; hasonlóképen városok közelében vagy elhagyatott pusztákon különbözők az üzleti viszonyok. Azért véleményem szerint igen bajos volna már most praecisirozni az e tekintetben adandó üzleti kedvezmények maximumát és minimumát, tekintetbe véve a vidéki érdekű vasutak jelen fejlődési stadiumát, azért ennek meghatározását a jövő tapasztalataira kell bízni és nem kell praejudikálni semmi tekintetben a jövő határozatainak az új vasutak fejlődése érdekében.

Mindkét tekintetben tehát az én nézetem szerint a legegyszerűbb és legcéélhozvezetőbb eljárás az, ha a kormány általában felhatalmaztatik mindazon építési és üzleti könnyebbitések engedélyezésére, a melyek az üzlet biztonsága mellett — tekintettel a kisebb forgalom és kisebb menetsebességre is — megengedhetők. Ily módon, lehet, hogy a schema meg lesz sértve, de életrevaló vidéki forgalmi eszközöket leszünk képesek teremteni; míg más oldalról a kormány — valódi államférfiúi felfogás mellett — a viszonyokhoz simuló engedményeket tehet, melyeket nem lesz kénytelen egy más helytelen esetben is megadni csak azért, mert már egy más, nem analog esetben engedélyezte. Ez tehát ezen tekintetben is a legajánlatosabb eljárás. Különben is üzleti tekintetben figyelembe veendő az, hogy a vasutnak magának érdeke ha nem is mindig, de legalább legtöbb esetben coincidálni fog a közönség érdekével s így a latitude bátran megadható.

Van azonban két kérdés, a melyekre nézve nézetem szerint az állami beavatkozás illetőleg törvényhozási szabályozás már most

is lehetséges. Az egyik a pénzbeszerzés kérdése. Erre nézve nagy eltéréseket tapasztalunk a törvényhozások eddigi működéseiben. 1865-ben hozatott egy francia törvény, a melyben kimondatott, hogy a helyi érdekű vasutak építésére az állampénztárból pénzsegély engedélyezhető; e pénzsegély egy harmad részéig emelkedhetik azon összegnek, melyet a megkötendő szerződések értelmében a megyék, községek és az érdeklett földbirtokosok adni tartoznak. A gyakorlatban azonban ezen törvény teljesen hasznavehetetlennek bizonyult.

A Bas-Rhin departementban volt ugyan kísérlet téve és ez építési szempontból nem is volt szerencsétlen, sőt egyenesen fényesnek volt mondható. Az én meggyőződésem szerint ezen törvénynek fiascoja nem annyira az abban letett pénzügyi és hozzájárulási elvekben, mint inkább abban gyökerezett, hogy a departementok nem gyakorolták a kellő ellenőrzést azon mértékben, mint azt gyakorolniok kellett volna. E tekintethen ugyanis a törvény igen tágas jogokat ruházott át a departementokra, melyek a francia centralisáló irány nyomása alatt egyáltalán nem mondhatók életképes egyedeknek. Tény az, hogy 1879-ben Freycinet kénytelen volt egy másik törvényjavaslatot kidolgozni, a mely el is fogadtatott s a mely az 1865-ki teljesen hatályon kívül helyezte. E törvény következő intézkedéseket tartalmazta:

»Ha valamely departement által több község területén építendő vasut forog szóban, a megyei főtanács a prefet által előlegesen szerzett tapasztalatok és a megejtett vizsgálat eredménye alapján meghatározza ezen vasut irányát, építési módját, annak feltételeit, a forgalom biztonságára szükséges szerződéseket és intézkedéseket és pedig az államtanács (Conseil d'Etat) által elfogadott feltét-füzet szabvány (cahier des charges-type) határozataihoz és feltételeihez képest.« »A vasut közhasznuságának kinyilatkoztatása és kivitelének engedélyezése azonban külön törvény által történik.«

Mig tehát a régi 65-ki törvény értelmében az államtanács jogosítva volt az engedély megadására, addig az utóbbi 79-ki törvény értelmében a törvényhozás magának vindicálta e jogot.

»Az engedély-okmány meghatározza a vámszedési jogot

és a viteldijakat, melyeket az engedélyes az engedély egész tartama alatt követelni jogosítva van.«

Tehát ugyanazon formára, mint a fő, a nagy vasutaknál, meg van szabva a maximális tarifa, csak hogy a megyei főtanács, conseil générale által és a törvényhozás által ennek alapján van kiállítva az engedély.

A törvény felhatalmazza továbbá a megyéket és községeket, hogy a mennyiben a rendelkezésükre álló közmunka nem igényeltetik, azt átadhatják a vidéki érdekű vasut részére.

»Ha a nyers jövedelem elégtelen a forgalom költségeinek és az engedélyokmány által meghatározott beruházási tőke 5 százalékos kamatának fedezésére, az állam lekötelezheti magát ezen hiány részbeni fedezésére, feltéve, hogy a departement vagy község által az érdekeltek hozzájárulásával vagy a nélkül, legalább is egyenlő nagyságú rész fizettetik. Az állami segély azonban semmi esetben sem mulhatja felül azon összeg felét, mely a nyers jövedelemnek a meghatározott maximumra való emelésére szükséges.«

»Ezen kamatbiztosítás a vonal kiépítését engedélyező okmány által csak azon határok közt adathatik meg, melyeket a pénzügyi törvény évenként megszab. A kincstárra eső teher soha sem mehet túl 2000 francnál forgalomban levő kilométerenként és 200,000 francnál az összes egy departementban fekvő vasutakért.«

»Az államnak ezen segélye a forgalomba helyezés után következő 30-ik évben teljesen megszűnik, felfüggeszthető, ha a nyers bevétel 9000 frerra rüg kilométerenként azon vasutaknál, melyek úgy építvék, hogy rajtok a nagy vasutak kocsijai is járhatnak, és 7000 frerra a többi vasutaknál.«

Ezek a főbb határozatok az állami hozzájárulást illetőleg. A mint látjuk, az állami hozzájárulás itt a garantizált összegnek felére terjed ki maximum gyanánt.

Hasonlóképen messzemenő kedvezményeket biztosít a vicinális vasutaknak a vasuti hálózat kiegészítéséről szóló olasz törvény.

E törvény a múlt évben hozatott és egy vasuti programm jellegével bir. Nevezetesen azt mondja: »Épitem azokat a vasutakat, melyek a törvényben magában névleg és egyenként meg

vannak határozva, épitem ezeket a vasutakat részben saját költségemen, részben a tartományok és a commune-ok hozzájárulásával. *A. B. C.* táblázatra osztja fel. Az *A*-ban foglaltakat, az első rendű vasutakat építi az állam maga, a *B*-ben foglaltakat építi szintén az állam a megyék hozzájárulásával 10%-ban, a *C*-ben foglaltakat a megyéknek 20%-nyi hozzájárulásával. A másodrendű vasutakra nézve felhatalmaztatik a kormány 1530 kilom. ily vasut építésére, ha az érdekelt megyék és községek akár egyedül, akár társulattá alakulva beigazolták, hogy a kilométerenkénti építési költség első 80,000 lirájáig négy tizedrészt, azonfölül 70,000 liráig három tizedrészt, a fönmaradó összegnek pedig egy tizedrészét fedezni fogják.«

Meg van határozva, hogy a vicinális vasutakat természetesen az állam fogja kezelni, sőt joga van az érdekeltségtől is megválnia bármikor. A tarifákra döntő befolyása természetesen biztosítva van.

Ezen törvénynek birálatába igen nehezen bocsátkoznám; annyit azonban bátor vagyok megjegyezni, hogy, miután e törvény az egész állami vasuti hálózatot megállapítja — és nevezetesen azon vicinális vasutakat, melyekhez az állam nagy mértékben hozzájárul, állami vasutaknak nevezi — igen hosszú időre az összes közmunka-tevékenységet igénybe veszi Olaszországban és méltán nevezhető nagy vasuti programnak, melynek nagyobb része csak a jelen század végén megy teljesedésbe, de a mit a törvényhozás jónak látott már most megállapítani, úgy hogy ez államvasut-hálózatnak voltaképen maga magát kell fejlesztenie. Nekem erős meggyőződésesem, hogy ez nem fog ez irányban ily apodiktikus bizonyossággal fejlődni és hogy az állam ezen rendszer behozásával igen nagy terhet vállalt magára. Eltekintve azonban azon ténytől, hogy egy ily hosszú időre megállapított program a viszonyok változása folytán természetesen módosulni fog: nem lehet szemet hunynunk azon nagy előnyök előtt sem, melyek abból származnak, hogy a nemzeti hálózat teljes egészében fog fejleszteni, s annak egész képe részletesen rajzolva van.

Érdekes e tekintetben a porosz kormány által a porosz képviselőháznak bemutatott javaslat. A mint méltóztatnak tudni, a porosz vasuti politika jelen fordulatával a kormány igen terjedelmes és kitűnő emlékiratot mutatott be a képviselőháznak,

mely a vasuti politikának csaknem minden kérdésére kiterjed, és igen nagy alapossággal tárgyalja azokat és következtetései felfogásom szerint nagy részben egészen helyesek. Ezen emlékiratból természetesen nem maradhattak ki a lokális vasutak sem. Ezekre nézve két memorandum foglaltatik abban. Az egyik meghatározza azon alapelveket, melyeket a vidéki érdekű vasutak építésénél a porosz kormány által tervezett állami segélyezések tekintetében követni kell. Nevezetesen az állami segélyezésre nézve mondatik, hogy ennek ily vidéki érdekű vasutaknál csak akkor van helye, ha először az illetékes hatóság által megállapított tervezet szerint megkívánt földterületek a pálya létrehozása körül érdeklettek által beszereztetnek és ingyen, vagy a közlekedési minister által megállapítandó mérsékelt kárpótlásért tehermentesen a vasuti vállalkozó rendelkezésére bocsáttatnak. Tehát körülbelül ugyanazon alapon, mint azt Franciaországban is proponáltak.

Másodszor azon tartományok, kerületek és községek, melyeknek területei a segélyezett pálya által átszeletnek, a befektetési tőkéhez hozzájárulnak. Az állami segély történhetik a részvénytőkéhez hozzájárulás vagy üzletének bérbevétele által. A direct segély nem haladhatja túl a részvénytőke negyedrészt és a pályahossz kilométerje után 15,000 márkot, egyáltalán pedig nem tehet többet, mint az összes érdekelt tartományok, kerületek és községek részéről felajánlott összeg.

Ezen alapelvek, mint látjuk, nem állapítják meg az állam hozzájárulását, nem mondják meg, hogy ilyen vagy amolyan mértékben járul az államkincstár a költségek viseléséhez, csak elvileg mondják ki, hogy mikor van helye az állami segélyezésnek. E tekintetben ugyanazon alapon áll Poroszország, mint az 1869-ki vasuti törvényben Bajorország, a hol csakis annyi helyeztetik kilátásba, miszerint másodrangú vasutak építéséhez is járulhat segélylyel az államkincstár. Szerintem ez helyes felfogás, és ezen eljárás indokolásának helyesen hozatik fel az, hogy Poroszországban annyira elütők a viszonyok, miszerint egy és ugyanazon schemát felállítani a segélyezés mérvére nézve nem lehet. És csakugyan a memorandumhoz van csatolva öt-hat törvényjavaslat, a mely ugyanannyi ily vidéki érdekű vasut építését tárgyalja, és a melyeknek az államkincstár hozzá-

járulása biztosítva van, azonban mindegyiknél egy feltételhez kötve, t. i. hogy az államkormánynak mindig joga van beleszólni a vasutak összes ügykezelésébe, a birodalomnak megállapítani a tarifákat, a porosz államközeg jelen lehet az igazgatóság minden ülésén, plane a vasutak főnökeit ő erősíti meg.

Nem akarok részletekbe bocsátkozni, csak főbb vonásokban emeltem ki e két memorandum alapeszméinek lényegét.

Hasonló határozatokat tartalmaz a már benyújtott osztrák törvényjavaslat, a mely — azt hiszem — igen rövid idő alatt törvényté fog emelkedni. Nevezetesen e javaslatban kilátás nyújtatik arra, hogy az államkincstár segélyezni fogja az ily pályákat; hogy mily mértékben, szintén nincs meghatározva, mert hisz tudjuk, hogy ott is egymástól minden tekintetben eltérő viszonyok vannak. Ezen kívül ezen törvényjavaslatban is csupán a pénzügyi kedvezmények: az adó-, bélyeg- és illetékmentesség, továbbá az államkincstár által követelni szokott némely feltételek elhagyása mondatik ki általános érvényűnek, míg építési és üzleti tekintetben csak általánosan biztosítatik a lehető legnagyobb kedvezmény. A tarifák tekintetében intézkedés nincs, s az engedélyezés az államnak tartatik fenn. Hogy ez Ausztria heterogén viszonyainál fogva feltétlenül szükséges: arra további indokolás felesleges.

Már most tekintsük hazai viszonyainkat. Hogy ha vannak valahol eltérő viszonyok, úgy nálunk csakugyan vannak részben az egyes vidékek különböző helyzeténél, részben a tökeszegénységnél, részben a forgalomszegénységnél fogva. De az államkincstár különös helyzete is különösen alterálja a viszonyokat. Csak például hozom fel, hogy az apahida-deési vonalra nézve tárgyalások vannak folyamatban s — azt hiszem — erős kilátással a sikerre, hogy az államkincstár pénz helyett részvények fejében adjon nekik sineket. Ha ezt a kincstár megteszi, úgy ez egy neme a segélyezésnek, még pedig olyan neme, a mit §§-okba beleszorítani teljes lehetetlen. Hasonlóképen az államkincstár segélyt nyújthat nálunk az alapítványi birtokok nagyobb mértékben kiszabható hozzájárulása által; vagy a hol a kincstár mint föld- vagy bányatulajdonos van érdekelve, ott nagyobb mértékben vehet részt. Azon eshetőséget sem tartom

kizárva, hogy az állam a részvényeket átvegye, vagy közvetlenül segítsen. Mindezzel azonban sem a társadalmi mozgalom fejlődésére nem akarok bénítólag hatni, sem a magyar népnek a kormánytól ugysis sokatvárasi tendenciáját nem szeretném elősegíteni az által, hogy ez parancsoló modorban kimondassék; különben is sok tekintetben nehéznek tartom az aránymeghatározást. Mert pl. a segélyezést, ha mi elvben általánosságban kimondjuk, mindegyik vasut építésénél igénybe fog az vétetni. Mig tehát ma van kilátás arra, hogy egyes vonalak — sőt remélni merem, hogy a vonalak többsége — az államkincstár nagyobb megterhelhetése nélkül tisztán az érdekeltek által kiépittetik: addig a maximum a kérelmezők által minimumnak tekintetvén, minden vidék állami segélyt fogna óhajtani. Igen is természetesnek tartom, hogy a hol feltétlen szükség van rá a vidék különös szegénysége s az állami érdekek különös fontossága folytán, ott a segély megadassék, s e tekintetben joga legyen a kormánynak az iniciatívára. De e segély fejében bizonyos rendelkezés szükséges aztán a törvényben. Véleményem szerint ki lehetne mondani a törvényben, hogy a hol államsegély adatik bármi úton, ott az állambatalom bizonyos jogokat követel magának; nevezetesen a tarifa tekintetében lehető legtágabb befolyást kellene ily esetekben az állam részére biztosítani.

Az állami segélyezésnek — és ez végső része a kérdésnek — vannak más módjai is. Így nevezetesen azon szolgáltatások alól felmentés, melyeket a vasutakra az üzlet-rendszabály és részben az államkincstár maga is, az engedélyokmányok kiállításakor reájok rón. Ezek közt különösen fontos a postaszállítás, a mi nagy teher a vasutakra; a mennyiben — gondolom — gyakran megkivántatik, hogy a teljes ingyen szállítás mellett még külön kocsikat is rendezzenek be e czélra. Továbbá az újabb posta-tarifa szerint 5 kilogramm súlyú csomagokra oly olcsó a postai szállítás, hogy ezzel a vasutaknak, kivált nagyobb távolságokra, lehetlen konkurrálni. Tehát a vasutak ingyen szállítják a postát. De nemcsak hogy ingyen kell szállítaniok oly terhet, a melyért nem kapnak semmit, hanem ingyen kell szállítaniok az oly terhet is, a melyért különben fizetnék őket; tehát saját maguk ellen konkurrálnak. Elismerem, hogy ez az állam szempontjából igen helyes álláspont.

De ha egyáltalában előnyt akarunk adni e tekintetben is, meg lehet azt adnunk úgy, hogy bizonyos mérsékelt díjért szállítsák e vidéki érdekű vasutak a postai szállítmányokat. A szállítási kényszer megállana, de úgy, hogy csakis oly feltételek mellett kötelesek szállítani a postai, mint más portékát.

E tekintetben csak az osztrák törvényjavaslat tesz némi engedményeket.

A porosz képviselőházban hasonlóul a vasuti vita alkalmával megígérte az illető szakminister, hogy a birodalmi postaigazgatóságnál — mert a postaügy közös birodalmi ügy — tesz lépéseket e tekintetben könnyebbitések céljából.

Mint mondtam, nálunk is megadandóknak tartom a könnyebbitéseket a postai szállítás tekintetében. Különben is a vasutak oly előnyöket nyújtanak a postának, hogy én mindig csodálkozom azon, hogy midőn a kereskedelmi ministerium budgetjében a postának fényes jövedelmi eredményét felmutatják, nem számítják ide egyuttal azon összegeket is, melyeket postaszállítás fejében kellene fizetni a vasutaknak; mert ez volta-képen a vasuti kamatbiztosítás számlájára volna irandó.

Hasonló a helyzet a távirdákra nézve. Azt hiszem, semmi veszély nincs abban, ha kimondatik a törvényben, hogy a mely vasutaknál csak nappali közlekedés van, és az is olyformán van berendezve, hogy a vonatok nem kereszteződnek, azoknál helye van a távirda-felállítás alóli mentességnek.

A katonai árszabály tekintetében is azt hiszem, nem volna lehetetlen azt a nagy kedvezményt, melyet a többi vasutakon a katonák élveznek, vagy mérsékelni, vagy — ha azt nem lehet, miután a honvédelmi érdekek döntők, — legalább attól felmenteni a vidéki érdekű vasutakat, hogy e célra külön beszerzéseket legyenek kötelesek tenni.

Tudom, hogy a katonai szállítást épen a tömegesebb szállításnál fogva, még kedvezményezett áron is nyereségesnek tartják a vasutak, de a katonai szállításhoz szükséges beszerzések oly terhesek, hogy azoktól e vidéki érdekű vasutak helyesen volnának felmentendők.

Nagy könnyebbités volna az állami és községi utaknak átengedése, ha ez a forgalom veszélyeztetése nélkül történhetik,

a vízszabályozási társulatok részéről a töltések átengedése, a mennyiben veszély nem forog fenn.

Az e tekintetben eddig tett kísérletek, péld. a német Bröhlvölgyi vasutnál nagyon is bátorítóknak mutatkoznak, s hogy ugy ezeknek, mint a védtöltéseknek átengedése, mely utóbbi módozat értesülésem szerint a berettyómenti vasutnál contempláltatik, nagy előny volna az építési költség leszállítására: azt hiszem, nem kell tovább fejtegetnem.

Ily kedvezmény volna fiscalitási szempontból a 30 évi adómentesség megadása, a mi megadatott törvényeink szerint minden állami biztosítást nem élvező vasutnak, nevezetesen a vágvölgyi, arad-körösvölgyi, győr-sopron-ebenfurti vasutnak stb.

Feltétlenül megadandó volna ez, azt hiszem, a vidéki érdekű vasutaknak is, mert ezek által új adótárgy teremtetik, mely jövőben az államkincstárnak jelentékeny jövedelmi forrását képezheti.

Kimondandó volna a szállítási adó alól való felmentés is, legalább egy bizonyos időre. Igaz, hogy ezt a szállítók fizetik; de az is tény más részről, hogy a szállítási adó, mely a törvényhozás elé terjesztett törvényjavaslat által fel fog emeltetni, súlyos terhet képez, mely ha nincsen, akkor a vasutak könnyebben emelhetik fel a tarifát. És miután az állam érdekében van ezen vállalatokat elősegíteni, azt hiszem, minden nagyobb kár nélkül megadható a mentesség annyival inkább, mert az a forgalom, mely a közutakon történik, ugy sem fizet szállítási adót, és így ez nem *damnum emergens*, nem is *lucrum cessans*, hanem a tényleges állapot egyszerű fentartása új forgalom, tehát új adótárgy teremtésére. Ilyen volna a bélyegmentesség megadása is.

Még egy jelentékeny segélyt nyújthat az államhatalom közbenjárásával a beágazó vasutaknál. Nem mondom, hogy messzemenő előnyöket nyujtana ez a vidéki érdekű vasutaknak; de mégis igen sok kedvezményben részeltetné a mellett, hogy az illető beágazó vasutnak is javára fordulna ez. Így pl. a közös állomások díjtalan használata, az építési anyagoknak az önköltségi tételeken való szállítása, esetleg az üzlet átvétele, vagy a vasuti járművek átengedése. Ez utóbbi a gyakorlatban igen hatályosnak bizonyult az aradi vasutnál, s egyáltalában az összes vasuti gyakorlatban, ugy hogy például a porosz javaslat

szerint nagyobb kedvezményeket igényelhet az államtól azon vidéki érdekű vasut, mely úgy van építve, hogy a fővasut kocsijai is átmehetnek rajta. Mind honvédelmi, mind forgalmi szempontból felette fontos az, még pedig nemcsak az új vasut, de a fővasut szempontjából is.

Igen nagy súlyt fektetnék törvényhozásilag annak kimondására, hogy a megyék és községek mily álláspontot foglaljanak el ezen vicinális vasutakkal szemben. Volt szerencsém már említeni azt, hogy minél szorosabb a viszony egyrészről a vasut, másrészről specialiter a megyék, városok és faluk közt, annál inkább biztosítva van a közgazdaság fejlődése. A megyék különben is sok forrással rendelkeznek. Mint méltóztatnak tudni, a közmunka egy nagy és — fájdalom — az ország legnagyobb részében teljesen elkallódó alap. E tekintetben a közmunka-törvényjavaslat provideál, nevezetesen megengedi, hogy ezen közmunkaerőnek felhasználása a vidéki érdekű vasutak részére igénybe vétessék.

Van itt még egy nagy kérdés, a mire később bátor leszek visszatérni, nevezetesen, hogy az érdeklettek külön segélyezést adjanak.

Mindenesetre a közmunka bizonyos mértékig a vicinális vasutak rendelkezésére volna bocsátandó; sőt nézetem szerint tovább kellene menni és kivinni azt, hogy a megyék, községek a munkálatok bizonyos részét vállalják el. A tapasztalás mutatja nálunk, mint töke-szegény országban, hogy sem a megyék, sem a községek készpénzzel nem bírnak; azonban a megyei és községi közmunka rendelkezésükre áll. Sok község maga hajlandó bizonyos munkálatot teljesíteni azért, hogy vasutat kapjon. Ez nem theoretikus okoskodás, ez az arad-körösvölgyi vasut építésénél tényleg megtörtént. Volt eset, — Boros előadására hivatkozom — hogy egy földbirtokos, báró Klein magára vállalta a hidak építését; volt eset, hogy a községek magukra vállalták a földmunkákat, sőt a kisajátítás és a kisajátítási törvény által igényelt tűzveszélyes távlat biztosítását is magukra vállalták csak azért, hogy községük a vasuthoz közelebb essék. Nem hiszem, hogy a kormány alaposan ellenvetést tenne az ellen, hogy úgy a megyék, mint községek és egyáltalában azon testületek, melyek a kormány felügyelete alatt állanak, pl. a viz-

szabályozó társulatok vagy kegyes alapítványok, hogy ily testületek részt vegyenek az ily munkálatokban, ha mindjárt készpénzzel nem is akarnak, vagy nem képesek, de munkával, földterület átengedésével, anyagszerekkel stb., a miért cserében azután részvényeket kapnának. Hogy ugyanezen célból, a törvényesen meghatározott formák megtartása mellett nézetem szerint fel kellene őket hatalmazni kölcsönök kötésére is: az semmi kétséget nem szenved.

És itt visszatérek az előadásom elején megpendített eszmére. Minél több részvény kerül ez által az illető vidékre és nevezetesen az erkölcsi testületeknek, különösen pedig a politikai hatóságnak birtokába, annál nagyobb a vidéki jogosult közérdeknek befolyása azon vidéki érdekű vasut administratiójára, directiójára, és ha nem is tudjuk elérni azon, szerintem idealis állapotot, hogy a megyék kezeljék e vasutakat, legalább elérünk annyit, hogy a vidéki érdekletteknek és a közigazgatási hatóságnak nyomatékos szava lesz azon vasutak üzletében. Ezen ténynek pedig felette fontos következményei vannak. Ilyen főleg az, hogy a vidéki — tehát legjogosultabb — érdek fog dönteni a tarifák felett, s így a vasut nem válik nyereszkes intézetté, hanem marad közhasznú vállalatnak; s ilyen ennek folyamán az, hogy a vasut és az érdekelt vidék közt nem lesz érdekellentét, sőt egyáltalában egymás érdekeinek biztos szövetségesei lesznek.

És most már vége felé járok megjegyzéseimnek. Egy dologra kell még különösen reflektálnom, a mi több oldalról hangsúlyoztatott nálunk is, de különösen Ausztriában, t. i. hogy a vicinális vasutaknak építése kötelezőnek mondassék ki. Én ezen eszmének elméleti jogosultságát nem tagadom, viszonyaink között azonban keresztülvihetőnek nem tartom. Más az eset az ármentesítő társulatoknál és más a vicinális vasutaknál. Az ármentesítő társulatoknál, az ártér minden egyes parcellája nivellirozva lévén, meg lehet állapítani részletesen nemcsak az ártéri fekvést, hanem azon kisebb-nagyobb fokú veszélyt is, a mitől a töltések megóvják a tulajdonosokat.

Ez a helyzet a vidéki érdekű vasutnál nem fordul elő. P. o. ha az én földem mellett megy is el a vasut, az nekem, hogy ha ott fel nem adhatom árumat, hanem be kell vinnem

pl. öt kilométerre az állomásig, semmi hasznomra nem szolgál, legalább ép annyira nem, mint annak, a kinek birtoka az állomástól derékszög alatt öt kilométerre esik. Tehát illusorius, nehéz, bizonytalan a meghatározás. De különben is az eltérés oly nagy az egyik és másik felfogás közt a vízszabályozó társulatok és vidéki érdekű vasutak tekintetében, hogy mindkettőt egy kalap alá huzni nem lehet. Például a tarifák szervezete, a piaczi viszonyok hatása stb., lényegesen alterálja a vasut kiépítése által az egyesek által nyert jövedelememelkedés mérvét, úgy, hogy azt, merev schemák szerint kötelezőleg kimondani nézetem szerint majdnem teljesen lehetetlen. Tudom, hogy honnan ered ez a felfogás. Az olasz közuti törvényből, a melyben kimondatik, hogy az utmenti birtokosok a közmunkaterheknek nagyobb $\%$ -át, mely esetleg a megye belátása szerint a rendes teher kétszereséig terjedhet, viselni tartoznak; de e vasutak más természettel birnak, mert hisz a közutat minden mellette fekvő parcella tulajdonosa használhatja, a vasutat pedig nem. Én tehát azt gondolom, hogy ez elvet, bármily szépen hangozzék is, a gyakorlatban alkalmazni nem lehet, és különösen a mi körülményeink közt, a hol az érték és jövedelem evaluálása tudvalevőleg oly ingatag alapokon nyugszik, absolute lehetetlen. Azt hiszem azonban, hogy fel lehetne használni a közérdekeltséget, a mely jelenleg a közgazdasági kérdések tekintetében megindult, reámutatva azon előnyökre, a melyeket közgazdasági tekintetben az ily vicinális vasutak létrehozna, arra, hogy az érdekeltek magok társadalmi úton önszántokból járuljanak a vasut megteremtéséhez haszonarány szerint. És itt egy pontot akarok megérinteni. Nevezetesen azt, hogy a közmunkajavaslat szerint nemcsak a közmunka alapjául van a valószínű használás felvéve, hanem ezen felül kimondatik az is, hogy oly gyárak, nagyobb vállalatok, melyek az utakat különösen használják, külön teherrel is megróhatók a rendesen felül. E törvény — ha a közmunka vicinális vasuti czélokra is odaadatik — áll a vicinális vasutakra nézve is, s igen nagy részben megoldja a kérdést és pedig annyival inkább, mert hisz azok, a kik legtöbbet használják a vasutat, legtöbb vitelbér-fizetéssel már úgy is hozzájárulnak annak fentartásához.

Egy kérdés marad még fenn, és ez a tarifakérdés. Azt

hiszem, hogy e vasutakra nézve is meg lehetne állapítani, legalább elméleti szempontból, a tarifakérdésre vonatkozó elveket és a maximalis tarifákat épugy, mint más vasutaknál. Azonban tekintetbe véve egyrészt azt, hogy e vasutak előreláthatólag erősebb monopoliummal fognak birni mint a nagyobb vasutak, másrészt tekintetbe véve azt, hogy az ily vasutak mindig paralizálhatók a kőutak által és végül tekintetbe véve azt, hogy az ily vasutak építése a legtöbb esetben az egyedüli mód lesz a termények értékesítésére és minden esetre olcsóbb mód mint a jelenlegi szállítás: én mindezek alapján azt gondolom, hogy a törvényhozásnak e kérdéssel szemben az a feladata, hogy igyekezzék azon, miszerint e vasutak a lehetőségig kivétessenek a speculatio kezéből s a lehetőségig kerüljenek az érdekelt közönség kezeibe. Ily viszonyok mellett a helyi hatóságok ellenőrzése s a kormánynak lehető legnagyobb mértékben nyújtandó tarifa-felügyelet a hátrányok legnagyobb részét okvetlenül paralizálná. A legegyszerűbb megoldás kétségkívül az államvasuti rendszer analogiájára a megyei, s illetőleg községi vasutak volnának. Mindenesetre kikötendő volna az, hogy a tarifakérdésekben jövőben hozandó bárminemű általános intézkedések ipso facto érvényesek ezen vasutakra nézve is.

Összefoglalva mindezeket én azt vélem, hogy a törvényhozás mindazokat, a miket én már ez idő szerint megoldott kérdéseknek tartok, imperative mondja ki, a kérdésnek több részeire nézve, különösen az építés és üzleti könnyebbitésekre nézve oly lax kifejezést használjon, a mely által a kormánynak lehetőség adatik a könnyebbitések megadására és ez által megadatik a lehetőség a helyi viszonyokhoz való hozzásimulásra; más részről azonban ne praeoccupáljon a vicinális vasutak jövő fejlődésének.

És ezzel befejezem előadásomat. Csak azt jegyzem még meg, hogy nálunk Magyarországon specialiter nagy fontossága van e vidéki érdekű vasutaknak. Kőutak építése az alföld nagy részén majdnem lehetetlen a drágaság miatt, s pedig éppen ez azon része az országnak, hol a feneketlen sár miatt a közlekedési eszközök tökéletesítésére legnagyobb szükség van. Ily vidéki érdekű vasutak építése az ország igen nagy részében nem fog

többe kerülni, vagy legalább nem jelentékenyen többe, mint a kőutak építése.

E vasutak gyors létesítése mellett szól még egy körülmény, nevezetesen az, hogy a mai viszonyok közt olcsó a munka és olcsó a tőke. Ezen alkalom együtt aránylag ritkán fordul elő, meg kell ragadni a kedvező alkalmat ily vicinális vasutak építésére. Örömmel látom, hogy a nemzeti közérdekelttség megindult ezen kérdésben. Nem emlékszem esetre, midőn a gyakorlati irányban a közgazdasági érdekek iránt oly meleg érdeklődés támadt volna az ország különböző részeiben mint jelenleg. Azért tekintetbe véve az olcsó építkezési körülményeket, és tekintetbe véve a közérdekelttséget, itt az ideje Magyarországon ez irányban mozogni, és a gyakorlati térre lépni. És én azt hiszem, hogy ily vicinális vasut-hálózat építése által oly nagy szolgálatot teszünk az országnak, a milyent a közgazdasági érdekek előmozdítása és fejlesztése körül a jelen viszonyok közt egyáltalában tenni lehet.

Lónyay Menyhért gr. elnök: György Endre úr mély szakismeretet tanusító előadásában igen érdekesen fejtegette s minden oldalról megvilágosította a kérdést. Miután az ily előadás után mindig üdvösen szokott hatni az eszmecsere, felkérem t. tagtársaimat, sziveskedjenek véleményt mondani s netán eltérő nézetüknek kifejezést adni.

Kerkapoly Károly: Miután én is foglalkoztam e kérdéssel és nagy fontosságát én is elismerem, bátor leszek erre nézve észrevételeimet megtenni. Megfordított sorrendben teszem ezt már azért is, mert súlylyal bíró körülménynek tartom épen azt a szempontot, melyet a t. előadó úr legutóljára hangsúlyozott, t. i. valjon az érdekeltek vállaira legyen-e helyezendő az egész munkálat keresztülvitele, vagy nem; vagy pedig a törvényhatóságok, szóval politikai adminisztratív szempontból eszközözlendő intézkedések volnának-e a főfactorok az ily vidéki érdekű vasutak létesítésénél.

Én megvallom, sem az alaptörvény analogiájából, sem az osztrák tervezetek hasonlatosságából nem indultam ki e kérdés megbirálásánál; hanem tisztán a dolog természetének meggondolásából ellenkező meggyőződésre jutottam és épen azért azt gondolom, hogy a két felfogás talán összeegyeztethető lenne az

okoknak kiderítésével, melyek egyik vagy másik felfogás mellett felhozhatók. Én t. i. azt az analógiát, a mi a vízi munkálatok, az ármentesítés, specialiter az ártérfejlesztés közt és vidéki érdekű vasutak megállapítása közt van, ezt az analógiát igen figyelmet érdemlőnek és sok tekintetben fentarthatónak gondolom; habár nem tagadom, hogy azért analogia, hogy különbség is legyen, mert különben több volna az analógiánál.

Hol van az analogia az ármentesítés és a vasuti vidék megállapítása közt? Ott egy létező folyó a művelet tárgya, itt egy bizonyos forgalmi vidék, ott a folyó áradásai meggátlására az árteret kell fejleszteni, itt a vasuti vidéket kell fejleszteni. Könnyebb — igaz — fejleszteni az árteret, mert ahhoz egyéb sem kell, mint geometria. A magassági, nivellirozási műtételek a legnagyobb praecisióval hajtának végre; de nem oly nagy biztonsággal, mert a vizek azt ismételten megmutatták, hogy nem oly nagy a biztonság.

Már most a geometriai munkáktól függ legalább részben a vasuti vidék fejlesztésének megállapítása is. Ez több szempontból ejthető meg; de azért nem következik, hogy kellő alaposággal és a valónak megfelelőleg.

Engedelmet kérek, én is azt akarom, hogy vidéki érdekű vasutak építtessenek és ezek építését az érdeklettek vállaira fektetném; de ez mindig feltételes kérdés. Méltóztassanak visszaemlékezni azon időszakra, midőn nálunk a vasutak építése megeredt, melyik vonal volt az, mely ki nem számította, hogy hány négyszögmértföld esik az ő megyéjébe, melyik vonal volt az, mely ki nem számította, hogy azon vidék mennyit szállít ide-oda, és mikor vártuk az eredményt, láttuk, hogy a kiszámítás bizony nem felelt meg a valóságnak. Ez természetes is volt. Ha én a vasuti vonal mellett vagyok is, de az indóháztól öt kilométernyire olyformán vagyok, mintha derékszög alatt lennék, mert nemcsak most nem adhatom fel helyben a portékámat, hanem a jövőben sem.

Egyébiránt azt figyelembe kell venni, hogy nem a vasut-vonaltóli távolságot magát kell a mérlegbe vetni, hanem a fel- és leadó helyektől való távolságot, és e kettőnek egymáshoz viszonyításából kell a végeredményt levonni. Így hát az az igazságtalanság, melyet a t. előadó úr kifejezett, ha nem is mond-

ható mindjárt teljesen elenyészettnek, de igen nagy mértékben elenyészik.

Figyelembe kell venni továbbá még a természeti nehézségeket is. Ha a vasutvonalról jobbra négy mértföldnyire nincs nevezetesebb akadék, hegy, mocsár, posványos bűzü folyó, ez a rész mindenesetre fog a vasuton szállítani; de ha a másik oldalon négy mértföldnyire hegyek vannak, erről a vidékről senki sem jön szállítani portékáját, mert inkább elmegy a messzebbre eső, de könnyebben hozzáférhető másik közlekedési eszköz igénybe vételével kerülő úton, mintsem hogy a hegyi akadályokat fáradsággal leküzdje.

A talajviszonyok mellett, melyektől függ a kocsiközlekedés könnyősége vagy nehézsége, figyelembe veendő még több más körülmény, hogy az odajuthatás könnyűségét, időkimélést és pénzelőnyt megítélhessük, melyek mind szükségesek a vasuti vidék fejlesztésére. A gyakorlati élet tapasztalatai is nagy szolgálatot tehetnek e tekintetben. Így pl. ha nem is matematikai praecisioval, de elég biztossággal meg lehet állapítani, hogy melyik vidék fogja használni ezt a vasutat. Hogy mily mértékben fogja javára fordítani, azt nem kutatom. A mely vidék használni fogja, az mindenesetre érdekelve is van általa és csak javára szolgálhat neki.

És itt meg van lelve az alap, a melyből lehet és kell is megítélni a kérdést. Ez az érték-növekedés, a mit a megkönnyített szállítás által az a tervbe vett vonal nyújt azon vidéknek, mely egyedül van hivatva azt használni. Ha azon vasutvonal építési költsége nagyobb mint az értékszaporulat, a melyet azon egész vidék fog majd nyerni épen a szállítás könnyebbsége folytán az időpazarlás elesésével, ha ez az építési költség nagyobb, az a vasut jogosulatlan; ha pedig az nem nagyobb, ha kisebb ezen költség, akkor az a vasut megmarad és fentartja azt az azon vidéken levő jószág, vagyon, vagy gyár többé nem eddigi értékével, hanem azon értéktöbblettel, a mit a költségek megszűnése és a bruttó-jövedelem nagyobb részének tisztává változása útján nyer, a minek csak tőkésítésére van szükség, hogy meghozza azon új értéket, a mi nem volt; meghozza nem az által, hogy jövedelmez a vasut, hanem az által, hogy megszűnik a nagyobb költsékezés annak egyes használója

részeről. Én azt a hasznót, a mit a vasut bevételeiből húz, nem számítom, hanem számítom azok hasznát, a kik a szállításra ezután nem adnak ki annyit, mint amennyit eddig a vasut nélkül kiadtak.

Ez az az értéktöbblet, a minek analogiája a törvényhozás előtt oly erővel birt, — a mit Apponyi Albert gróf a minap hibáztatott ugyan és megrovott, de én nem, — hogy kimondta, miszerint az ármentesítés költségei és az e célra adott hitel megelőzi a telekkönyvi hitelezőket. Azt mondta Apponyi Albert gróf úr, hogy ez jogsértés. Nem az. Mert a törvényhozás abból indul ki, hogy az illető telekkönyvi hitelezőnek arra az értékre volt zálogjoga, a melylyel az a test előbb birt. Ha nem szaporult az érték, hát akkor azt az állapotot, ami eddig volt a test értékének, intacte hagyja az eddigi hitelezőnek; tehát csak azon teremthető értékre ad zálogjogot, melyet a szabályozás által nyer utólag a birtoktest.

Én úgy gondolnám, hogy ezen vasutat az érdeklettek erejével kellene kiépíteni. Nem mondom, hogy ezen erőnek gyámolítására semmi ne történjék, de legnagyobb részben az érdeklettek által kell az építésnek történni.

Ha tehát azok által történik, hogyan gondoljuk a dolgot? Hát úgy, mint az ártérfejlesztés esetén a szabályozási munkálatoknál az előállítási költségek számbavételével a tárgy, hypotheka — hogy úgy mondjam — repartíálatik a földre vagy gyárra, hogy abból mi esik reá. Mikor ez felvétel, a minek egyenértékét megkapja a címletben, az egyuttal arra a földre, gyárra, a melynek érdekében a vasut épített, telekkönyvezetik s az érték meg van kettősen, először a földnek emelkedett értékében, másodszor annak elidegeníthetlen tartozékává nyilvánítandó titreseken. Tehát kiépítették a vasut az érdeklettek erejével, de esetleg a hitelnek is igénybevételével. És annyival inkább megnyugodhatnak az eddigi hitelezők abba, ha eléjük kerülne ez új hitelező, mert hisz a címletek is zálogul szolgálnának, nemcsak az értékében emelkedett föld vagy gyár.

Ha már most az ekképpen értékében emelkedett hitelhez hozzájárulnak a címletek is és így megy előre a jelzálog,

akkor, azt gondolom, sokkal könnyebb lesz előállítani azt a tőkét, a mely az építéshez szükséges.

És itt melleleg megjegyzem, hogy — nézetem szerint — a tarifakérdést ily modalitás mellett nem is kellene államilag szabályozni. Mert az illető érdeklettek, azok, akik a vasuton feladnak és onnan elvisznek, az a vidék nem fogja magamagát feleslegesen megadóztatni — messzevidéki ember nem megy oda, vagy ha megy, az ő számára megy, — tehát a maga érdekében olcsóbb tarifát szab.

Ha vasutat hitel segélyével kell előállítani, ezen hitelnek kifundálása tekintetében sokféle mód van.

Abban egyetérttek a t. előadó úrral, hogy minden embertől mindig és mindenütt azt kell és lehet kívánni, amije van. Nekünk minél kevesebb pénzünk van és minél több üres időnk; legalább reá disputáljuk magunkra, hogy van. Azt kell tőlük kérni, hogy ezen üresnek mondott idejük egy részében foglalkozzanak földmunkával ezen vasutak érdekében, adjanak egy kis fuvart, fát, követ, téglát, meszet; ez mind van, ha nincs is pénz.

És itt véleményem szerint törvényhozási intézkedésre volna szükség, épugy mint az ármentesítésnél, mely kötelezőnek mondaná ki a hozzájárulást; mert előreláthatólag nagyon számosan, habár érdekükben lenne is, nem fogják a maguk részéről teljesíteni azt, a mi tőlük telik. Ha nem megy munkára, ha nem teszi azt, a mit tehet, hát az árát meg kell adni a dolognak, adóformában kell reá kiróvni. Ha valamely szolgálat az államnak érdekében van, vagy el kell azt végezni, vagy meg kell adni az árát. Pénzünk nincsen, hát azt gondolom, hogy igenis a közmunkának egy bizonyos mértékben igénybevételét egészen helyesen lehetne erre a dologra irányítani; természetesen ezeknek is czimleteket kell adni és ezen az úton lassanként egy önálló jövedelmező értékhez juttatni azt a népet, a melynek földjén, marháján és házán kívül egyebe nincsen, a mely így önkénytelenül értékpapir birtokába jutván, azt lassankint vagyona tartozékának tekintené. Nem is tudom elősorolni, mennyi hasznát látom én annak, hogy ha az egyes birtokosok abba a helyzetbe jönnek, hogy ők képezik a hitel forrását.

Ezenkívül hogy az állam azután megadja az adómentességet, illetékmentességet, ez a dolog természetében van.

Mindazok, a miket e tekintetben a t. előadó úrtól hallottunk, nagyobb részükben legalább olyanok, hogy azok ellen kifogást tenni nem lehet.

Mindezen intézkedéseknek van még egy főhatásuk, a mit a telekkönyvek volnának hivatva igazolni, s a mi, azt gondolom, a dolognak sarkpontja. A földadó meghatározására a kataszter szolgál alapul. A közlekedési viszonyok javulásával már most a vasutaknál a költség-kiadás a szállítás czimén apad, ergo a tiszta jövedelem nő; az adó mégis úgy marad, tehát tulajdonképen egy bizonyos adóleszállítás van. A régi hitelezők itt is nyernek. Ide járul még, hogy a czimletek is a földhöz számíttatván, a föld és a vasuti részvény együtt többet jövedelmez, mint előbb vasut nélkül és az adó mégis csak annyi mint volt.

Keleti Károly: Hogyan gondolja excellentiád a czimleteket? A telekkönyvbe legyenek azok bejegyezve és jelesül, hogy azok vinculálva legyenek a földhöz?

Kerapoly Károly: Nem riadnék vissza attól sem, hogy azok vinculálva legyenek. A mint a földtehermentesítési papírok vinculáltatnak, a mint nem egy értékpapírnak vinculálása lehetővé tétetik, úgy nem látom át, hogy miért ne legyenek a vicinális vasutak papírjai is vinculálva, de oly értelemben, hogy mindig az illető föld tulajdonosát illeti a jog. A föld ára ez által emeltetnék.

Hogy ezt miért nem lehetne tenni, nem értem. Hiszen nem szükséges a telekkönyvbe bejegyezni, csak a kötvényen szükséges azt feljegyezni, hogy ez a kötvény nem eladható másképp, mint csak a földdel együtt. Példának okáért a regalitások is vinculáltatnak a földhöz. A lehetőség megvan erre nézve; nem mondom, hogy czélszerű, de lehető. A részvény elválaszthatatlan tartozéka legyen azon földnek, a melynek érdekében az a vicinális vasut épül, s illetőleg ezen vasutnak költségeihez hozzájárult. A telekkönyvben nem szükséges ezt feljegyezni, elégséges, ha ezen vinculálás magán az értékpapíron megemlittetik.

Keleti Károly: Én ez utóbbi kérdéshez nem akarok kimerítően hozzászólni; hosszasan kellene felette gondolkozni.

Előttem úgy lebeg, hogy mi létesítünk egy fixirozott értéket, a minek hogy az illető tulajdonos hasznát vehesse, nem engedjük meg, pedig a forgalomban sokkal jobban fel tudná annak előnyét használni.

De ez nem függ szorosan össze a kérdéssel.

Általában én egy véleményben vagyok a t. előadó úrral mindazon előnyökre nézve, melyeket ezen vasutak nyújthatnak; de Kerkapoly úr ő excellentiája előadására nézve nem vagyok egészen tisztában. Kiindulási pontja valami kényszerféle építés volt és analógiát méltóztatott felállítani a vízszabályozási földekre. Én azt hiszem, hogy itt nemcsak hogy igen kevés analogia, hanem inkább nagy ellentét van a kettő közt. Hogy a vízszabályozó társulatoknál minden egyes birtokost kényszeríteni lehet a hozzájárulásra, az tökéletesen elfogadható; mert itt nem valami vasutnak felszereléséről van szó, hanem roppant károk elhárításáról, a hol egyik-másik ha kivonja magát, roppant veszedelembé sodorhatja mindazon birtokosokat, a kik nagy áldozatokat hajlandók hozni azért, hogy ármentesítsék birtokaikat, mert ez a kiindulási pont a vízszabályozásnál, a többi azután mellékes. Mig egy ily vasut építésénél egyedül és tisztán csak nagyobb haszon szempontjából lehet beszélni. Igenis, ha e vasut építése mindenféle előnyöket, könnyebbségeket nyújt az illető lakosságnak, községnek, megyének, hozzájárulhat ahhoz a község, megye; de a hozzájárulást kötelezőnek kimondani azért, mert nagyobb haszonnak jutnak birtokába, nem tartom elfogadhatónak. Én ennél fogva nem látom az analógiát a vízszabályozás és az ily vasutak közt, valamint nagyon nehéznek találom épen statisztikai szempontból is kiszámítását azon lehetséges forgalom- és értékemelkedésnek, mely ily vicinális vasutból származnék az egyes érdekeltekre.

Kerkapoly Károly: A kár elhárítása végeredményében annyi, mint a haszon fellépése. Az egyik negatív megjelölés, a másik positiv. Hogy ezt a mi törvényhozásunk is ismeri, bátor vagyok hivatkozni a tagosításra. A tagosítás is nagyobb haszon érdekében történik. Ha a birtokosság többsége akar tagosítani, a kisebbség pedig nem, hogy a kisebbség útját ne állja a többségnek, a nagyobb haszon kedvéért a törvény egyenesen kimondja, hogy a többség kívánatára a tagosítás eszközrendő.

Lónyay Menyhért gr. elnök : György Endre úr mai érdekes előadásában egy fontos gyakorlati értékű és úgy hiszem nagy jövőjű kérdést szakavatottan adott elő.

A tökéletesített közlekedési eszközök fejlesztésének kérdése, mint azt előadó úr kiemelte, nem először foglalkoztatja a magyar közönséget. Az országos magyar Gazdasági Egyesület már 1865-ben egy részletes dolgozatot készítettett, azon nézetből indulva ki, hogy a vasuti hálózat kérdése, s különösen a vidéki érdekű vasutak egyik legfontosabb tényezőjét képezik Magyarország anyagi felvirágzásának, nemzetgazdasági érdekei emelésének, és különösen a birtokos osztály boldogulásának.

Hosszú évek multak el azóta, épültek is nagy vasuti vonalak, az ország nevezetes terheltségével, a nélkül azonban, hogy ez által internationális vasuti vonalaink kiegészítetteknek lennének tekinthetők. De a helyi forgalom érdekeire, a vidéki vagyis vicinális vasutak kiépítésének előmozdítására gond nem fordítottatott. Ezért tartom én fontosnak ezen kérdésnél az eszméket ébreszteni, s az országot tevékenységre buzdítani.

Hogy ezt mi a saját körünkben is kezdeményezhessük: célszerűnek látnám a mai értekezés eredményét a »Nemzetgazdasági Szemlében« közzé tenni. A vidéki érdekű vasutak kérdésének ismertetésére fogna ez szolgálni.

Szabad legyen nekem is az eszmecsere előmozdítása végett az épen hallottakra nézve némely észrevételeket tenni.

Előadó úr fejtegette azon kérdést, hogy mikép határozandók meg a vidéki érdekű vasutak, melyek ennél fogva az állam részéről is minden lehető kedvezményvel ellátandók.

Én részemről három osztályba sorolom a vasutakat, s a helyes vasuti politikának következményeként mindháromra nézve külön eljárást tartok követendőnek.

Az első osztályba tartoznak azon vonalak, melyek az internationális forgalom közvetítésére szolgálnak, — tehát az ország és a külföld közötti kereskedésnek érdekeit mozditják elő.

Ezen vonalak a nemzetközi kereskedés előmozdításának egyik legfőbb tényezőjét képezik, mert azok helyes és öntudatos kezelése a kereskedési forgalmat leginkább képes emelni, míg ellenben azok célszerűtlen és gondatlan kezelése megbénítja azt; ennél fogva ma már úgy a szaktudomány mint a gyakorlat

által is egyaránt elfogadott elv: hogy első sorban az államkormány feladata, ily vonaloknál a díjszabályzat megállapítására egyenes és elhatározó befolyást gyakorolni. Ez mutatkozik a kontinensen mindenütt, még pedig akkép, hogy ezen vonalak vagy állampályák legyenek, vagy legalább is azok árszabásának megállapítására a kormánynak döntő befolyás biztosítsék.

Ez irányt a német birodalomban látjuk a legpraegnansabb módon érvényesülni, hol e tekintetben Bismarck herczeg kezdeményezése folytán a külkereskedés érdekében tervszerű intézkedések létesítetnek. Tehát nálunk is az államnak oda kell törekedni, hogy a mennyire lehet, birtokába vegye az internationális kereskedés ezen vonalait, s a hol azt nem teheti, ott egyenes, határozott befolyást gyakoroljon a tarifa megállapítására, hogy a külkereskedést előmozdithassa. Ezenkívül legnagyobb fontosságú ügy, hogy a már részben kiépített, de a zsákutczában végződő internationális vonalak Európa vasuthálózatával mielőbb czélszerűen összeköttesse, s hogy a keletnek, délnek és délkeletnek az internationális forgalom tekintetéből szükséges vonalak mielőbb létesüljenek.

A második osztályba sorolhatók az országos érdekű vonalak; azokat értem ez alatt, melyek az ország belkereskedésének mintegy főereit képezik. Ezen vonalakra a tarifa kérdésébe befolylni ismét az államkormány feladatai közé sorolandó. E czélból az államnak szükség esetében áldozatokat is kell hozni; de ha ily vonalak — mint nálunk is — állami kamatgarantia mellett létesültek, úgy az államot megilleti azoknak tarifa-politikáját czélszerűen vezetni, s díjtételeit megállapítani; mert ezen vonalokon a tarifa-politikának kezelése a bel-, sőt a külkereskedés érdekében is, az államnak feladata.

Végre harmadszor, mindazon vasutak, melyek a két elébb említett osztályhoz nem tartoznak, melyek tehát sem az internationális kereskedés, sem az általános országos forgalomnak egyenesen nem szolgálnak, de egyes vidékek érdekeit mozdítják elő: a vidéki érdekű vasutak osztályába tartoznak.

Az ily vonalak létesítése nem járhat az államnak egyenes terheltetésével, de igenis az illető vidék érdekeltjeinek kezdeményezése folytán, s azok hozzájárulásával létesítendők.

Az államnak azonban ez irányban is nagyfontosságú fel-

adat jutott; azon feladat t. i., hogy ezen vonalak keletkezését a saját egyenes terheltetése nélkül minden lehető módon előmozdítsa, azokat különböző előnyökben és kiváltságokban részesítse, sőt módot nyújtson arra, hogy az érdekeltek a szükséges hitelben részesüljenek, tehát kedvező kamat melletti tőkéhez juthassanak.

Az ily vidéki érdekű vasutak mesterséges létesítése nem lehet az államnak feladata; mert ez ügy természetszerű fejlődése, s a vidéki érdekeltek kezdeményezésétől függ. Az öntevékenység meg fogja mindenütt és a maga idejében hozni a kedvező eredményt; lehetővé kell tehát tenni, hogy mindaz a mi életrevaló, létesülhessen.

Valamint egyrészt hibának tartanám azt, ha a kormány parancsolólag lépne fel a vidéki érdekű vasutak létesítése tekintetében; ugy másrészt ép oly, vagy tán még nagyobb hibának tartanám, ha az állam bárminemű akadályt vagy nehézséget gördítene azoknak létesítése elé; sőt ellenkezőleg, épen az állam feladata előmozdítani azok létesítését. Azon elvből indulva ki, hogy: hadd létesüljön mindenütt az mi életképes, tehát engedje az állam az ily vasutak kezdeményezésénél és kiépítésénél a legnagyobb cselekvési szabadságot. Építsen minden vidék úgy, a hogy azt magára nézve legcélszerűbbnek látja; s ne szolgáljanak akadályul ily vasutak keletkezésénél megszorító rendszabályok.

Én részemről a vidéki vasutaknál az amerikai rendszert tartom czélszerűnek, mely ily vállalatok létesítésénél a szabad fejlődés elvéből indulva ki, minden gyakorlatilag helyesnek bizonyult módot megenged.

A vidéki vasutak tekintetében hozandó törvénynél tehát adassanak meg minden lehető kiváltságok bélyeg és díjak s adó tekintetében; engedjessék meg bármily technikai módoknak alkalmazása, mind az mi a vasut kivitelét olcsóbbá teszi; kerüljessék minden rendszabályozás, mely csak késleltetőleg, sokszor megghiusítólag hat; és szoritkozzék az állam legfőlebb annak ellenőrzésére, hogy az építés és az üzleti mód a vasut használatánál életveszélylyel ne járjon. Legyen tehát e tekintetben a jelszó: a minden terheltetés nélküli szabad fejlődés.

Nehezebb kérdés a hitel kérdése; különösen hazánk adott

viszonyai közt, hol számos vidéknek nagy értéke van ugyan a földbirtokban, készpénztőkével azonban vajmi kevés vidék érdekeltjei rendelkeznek.

A hozandó törvényben tehát ily hitelezés módozatainak megkönnyítése, illetőleg előmozdítása czéljából első sorban meg kell adni minden lehető könnyebbséget s kedvezményeket, különösen a nyújtandó biztosíték szabályozása által.

Második fontos feladat a törvényben a haszonaránylag való hozzájárulást megállapítani és szabályozni.

Harmadszor: föl kell menteni ily vidéki vállalatokat mindazon terhes kötelezettségektől, melyeket más osztályú vasutaknál az állam a maga saját érdekében kikötni szokott, mint pl. a posta- és katonaszállítástól; ha azonban egy vagy más irányban az állam az ily vonalakat ily czélra használni kívánja, azért fizesse meg azon díjakat, miket minden magánszállításért fizetni szoktak, s amennyiben a vasut építésénél e tekintetben bizonyos túlkiadások fordulnának elő: térítse meg azokat az állam azon mérvben, melyben ez által a vasut költségei szaporodtak.

Ha lesznek bizonyos vidéki vonalak, melyek hadászati szempontból, vagy az országos kereskedés tekintetében is fontossággal bírnak: ily vasutak kiépítését az államnak előmozdítani kötelessége; s a mennyiben az ily vonalak a nagyobb internationális vagy országos érdekű vonalakkal egyesülvén, emelnék azok jövedelmét, és így azok kiépítése által a biztosított, állandó és fokozott szállítás tekintetében az ország is érdekelve van: csak méltányos, hogy az ily vonaloknak a csatlakozási pontok tekintetében is minden lehető kedvezmények megadassanak; s végre mennyiben ezen vidéki vonalak a forgalmat oly szállítások tekintetében is nevezetesen gyarapítják, melyek e vonalak kiépítése nélkül nem állottak volna elő: hasonlókép méltányos, hogy ezen nagyobb forgalom arányában járuljanak a vidéki vasutak érdekében felvállalt kötelezettségek könnyítéséhez.

A mi végre a tarifakérdést illeti: czélszerű lenne a a vidéki vasutaknak e tekintetben is lehető szabad kezét engedélyezni.

Minden vidék a saját érdekének megfelelőleg fogja dij-

szabályzatát megállapítani. A hol a forgalom kezdetben csekély, ott magasabb díjszabályzat lesz megállapítható; azonban soha sem oly mérvben, hogy a tengelyen való szállítás versenye, habár csak időközben is, lehető legyen. Ha azonban a vidék érdekeltjei belátják, hogy fontosabb érdekek szólnak az olcsó tarifák mellett, azt be fogják hozni, bár időközileg a vasut jövedelme tán csökkenni fog is. De miután minden ily vasut egy vidék magánvállalatának tekintendő, s miután a vállalat nem szorul az állam egyenes segélyezésére, s nem kér tőle kamatbiztosítást: ennélfogva ez utóbbi nem is gyakorolhat a tarifa megállapításánál ezen magánvállalatra szabályozó befolyást.

Ne feledje a kormány azt, hogy minden ily vonalnak létesítése új értéket teremt, s az ország anyagi felvirágzását, nemzetgazdasági erejének fokozását, s kereskedésének emelkedését mozditja elő. Nagy hibának tartanám tehát, ha a törvényhozás nem adná meg az ily vállalatoknak mindazon kedvezményeket, miket az állam egyenes terheltetése nélkül megadhat; ha hosszadalmas engedélyezési eljárás vagy bármely más formakérdés miatt azok szabad fejlődését akadályozná; ha nem tenne meg mindent, mi az állam egyenes terheltetése nélkül — az ily vállalatok hitelképességének kifejlődését előmozdítani képes.

Előadó úr 1470 kilométerre számítja azon vidéki érdekű vasutak hosszát, melyek kiépítése máris kezdeményeztetett. Ez a tény is bizonyítja az eszme korszerűségét és gyakorlati voltát; káros mulasztás lenne tehát, ha a törvényhozás a vidéki érdekű vasutak iránt mielőbb, még ezen törvényhozási idényben nem intézkednék.

Más nemzetek máris nagy előhaladást tettek ez irányban. Franciaország siet kiépíteni összes vicinális vasutainak hálózatát; s száz meg száz milliónyi összegek ruháztatnak be ott e célra évenként. Ugyanezen úton halad Németország, sőt Ausztria is. E nemzetek tapasztalatait vizsgálja a kormány gondosan, s lépjen a cselekvés terére.

Nagyfontosságú dolog lenne Magyarországra nézve, ha ily célokra egy nevezetes tőkével rendelkező vállalat keletkeznék, melynek nemcsak a hitelszerzés lenne feladata, de egyszersmind

kellő gyakorlati jártasságú személyzetével szerződhetne vonalak kiépítésére.

Ily vállalatok léteznek, s jó sikerrel munkálnak; mint p. o. Belgiumban a »Société des travaux publics« már eddig is szép eredményeket mutatott fel.

Mozditsuk elő nálunk oly társulat mielőbbi létesülését, mely a hitel közvetítése mellett a munkák kivitelére is kellő erővel rendelkeznek: úgy a vicinális vasutak, csatornák, vagy bármely más, a föld jövedelmét és értékét emelő meliorationális munkálatok keresztülvitele nálunk nagyobb mérveket venne föl, s az ország nemzetgazdasági erejének emelése, az adóképeség előmozdítására szolgálna; de hogy mindez sikerüljön, kell oly törvényt alkotni, mely megállapítsa az ily munkálatok számára a méltányos kedvezményeket, s az évjáradékok rendes befolyását s a haszonaránylagos hozzájárulást szabályozza.

Igy fogom fel én jelenben a felhozott kérdést; s csak örömem fejezhetem ki a fölött, hogy előadó úr az eszmék fejlesztésére irányzott nézeteit előttünk elmondá. Mi terjesszük az eszmét, sürgessük az üdvös tevékenységet, s azok kik állásuknál fogva arra hivatottak: lépjenek a kezdeményezés terére!

György Endre: Mindenesetre nagy fontosságúnak tartom én is azt, hogy a vidéki érdeklettek mily módon járuljanak e vasut létesítéséhez. Mert ily vidéki érdekű vasutakat mind építés, mind tarifa tekintetében más szempontból kell megítélni, mint más nagy vonalakat. Ily vasutakat rendszeren, ha nem is mindig, maguk az érdeklettek építik saját erejükből, s én a magam részéről teljes határozottsággal kijelentem, miszerint azon esetre, ha biztosíték volna arról, hogy a czimlemek a vidéki érdekeltek kezei közé jutnak és ott is maradnak, egyszóval, ha a vasut lenne minden esetre a vidéki érdekeltek és nem a speculatio befolyása alatt, azon esetben az illető érdekletteknek különösen a tarifa meghatározására nézve teljesen szabad kezét adnék. Ha pedig állami segélyezésben is részesülnek, a mi jelen viszonyaink közt alig kikerülhető, még az esetben is túlnyomó súlyt szeretnék az érdekletteknek biztosítani a tarifára való befolyás tekintetében. Azonban a kérdés épen az, hogy a vidéki érdekelt-ség befolyását és e befolyás állandóságát egyáltalában nem tud-

juk biztosítani, s épen e miatt szükséges minden lehető óvrendszabályról gondoskodni.

A mit Kerkapoly úr ő excellentiája mondott, annak szintén nagy fontosságot tulajdonítok. Van is egy *praecedens reá*. Az angol 1864-ki *Improvement of Land Act* azt mondja, hogy a Commissionärek adhatnak pénzt talajjavítási célokra; s ezek közé vannak sorolva a vidéki érdekű vasutak is, nevezetesen azon vasut, melyet az illető bérlő saját használatára épít saját magán gazdasági céljaira. És ezt a földtulajdonos akarata ellenére is építheti a bérlő, ha kitudja a Commissionär teljes megnyugvására azt, hogy az új befektetés által a birtok értéke legalább is annyival fog állandóan növekedni, mint a mennyi a befektetésre kívántató tőke 5%-a. Ugyanez az eszme, nevezetesen az emelkedő haszon által feltételezett értékemelkedés, s az ennek alapján felvett kölcsönnek minden más terhet megelőző természete vetette meg alapját a talajjavítási járadékbankoknak Németországon, különösen a régibb szász és az újabb porosz intézeteknek. Ezen alapeszme elfogadásra talált nálunk is a vizsgálatra nézve.

A mi így áll a veszélytől való mentességet illetőleg, kétségkívül állhat a haszon-emelkedést illetőleg is, mert hiszen a veszély csökkenése a jövedelem emelkedése. Nézetem szerint leghelyesebb volna az érték-emelkedést, a mint az igen t. elnök úr nagyon helyesen emelte ki, egy nagy bank által közvetítettetni a vicinális vasutaknál is, már csak azért is, mert a pénzbeszerzés különben igen nehéz, és különböző titres-vel terhelni meg a pénzpiacot majdnem lehetetlen.

S így szerintem az értékemelkedés arányában való participálás s egy nagy bank közvetítése bizonyos tekintetben teljesen együtt járó tünemény volna elvi szempontból. A különbség csak a gyakorlatban van. Mig nevezetesen a pénzbeszerző közös bank egészen gyakorlati, addig az értékemelkedés meghatározása s az ezen alapon keresztülvitt kötelező hozzájárulás szerintem viszonyaink között alig létesíthető.

Gróf Lónyay Menyhért elnök: Az idő előre haladván, megköszönöm a bizottsági tagok és a közönség szíves részvétét. Az ülést berekesztem.

VEGYESEK.

A földadó-kataszter. — Irta Dobner Rudolf; kiadja az Athenaeum társulat. — E könyvében, melyet a m. t. akadémia statisztikai és nemzetgazdasági bizottságának, valamint Wodianer Albert úrnak ajánlott, bevezetésül ecseteli Dobner földbirtokos-osztályunk s különösen a középosztály helyzetét. A külföld — úgymond — lenézéssel tekint rá, mint egy magát túlélte, renyhe, elkorhadt s fejlődésre képtelen osztályra; benn korholjuk léha urhatnámsága, könnyelmű életmódja, improductiv adósságcsinálása, lethargiája s a birtokában levő óriási közgazdasági tényezők elhanyagolása miatt. »Pedig a mi földbirtokos osztályunk hanyatlásában oly sok méltányolni való ok van!« Kifejti, hogy nem fokozatosan, hanem rohamosan lett nálunk megszüntetve az ősiség és urbériség, rohamosan lett keresztülvive a földtehermentesítés, a nélkül, hogy megfelelő társadalmi tér hagyatott volna nyitva a nemességnek, s a nélkül, hogy a parasztság kellőleg előkészülve, megfelelő hasznát vehette volna a nagy átalakulásnak. — Kivált a középbirtok aránya nálunk úgyis már közvetlenül kicsiny, a földbirtokból 45·7% a kisbirtokosoknak, 39·4% a nagybirtokosoknak s csak 14·9%, Erdélyben épen csak 11·9% van a középosztálynak kezén. — S ez az osztály egyre pusztul. Egyenlő adószázalék mellett ez van a legérzékenyebben terhelve; mert maga nem művelheti földjét, maga nem is használhatja fel terményeit, a gépekkel művelés meghaladja erejét, terményei elárusításánál nem keresheti fel, mint a nagybirtokos, közvetlenül a nagy piaczat, hanem kiskereskedőknek közvetítő díjakat kell fizetnie, csak kisszerű iparágakat üzhet, elannyira, hogy elmondhatni, miszerint ugyanazon adószázalék mellett a középbirtokos közel felével nagyobb adót fizet, mint akár a kis-, akár a nagybirtokos.

Áttér azután gazdálkodási viszonyainkra, elmondja, hogy

mily kevés az értelem gazdálkodásunk terén, mennyire a cereáliákra van az fektetve, mily aránytalanul csekély a mesterséges takarmány-termesztésre használt terület, mily egyoldalú állattenyésztésünk; hangsúlyozza az ipar befolyását a gazdaságra, fejlesztésének mezőgazdasági szempontból már el nem odázható szükségességét, végre pedig felsorol egyes oly reformokat, melyek a mezőgazdasági viszonyok fejlődését kedvezőleg fognák befolyásolni.

Művének további folyamában megismertet bennünket földadónk történetével, a földadóra vonatkozó törvényekkel és szabályokkal, a földadó szabályozásáról szóló 1875: VII. t. cz. előkészítésével és létrejöttével, valamint az ennek következtében megindított kataszteri munkálatokkal.

Az 1850-ben megindított s Magyarországon 1859/60-ban, Erdélyben pedig 1867-ben befejezett földadómunkálatokat, vagyis inkább az azok iránt kiadott utasítás alapelveit a szerző helyeseknek tartja.

Helyes volt a mi akkori viszonyaink közt, hogy az osztályozás községi választmányok által, községenként vétetett foganatba; helyes volt a művelési ágak megválasztása, a földkönyv készítése s az osztálybasorozás; helyes végre az eljárás egyszerűsítése végett az, hogy művelési költségek fejében egy bizonyos százalék vonatott le. De helytelen volt e százaléknak viszonyainknak meg nem felelő megállapítása, vidékenként bizonyos előre meghatározott keretbe szorítása. Helytelen volt a becslési eljárás; mert három főtenyezője: a termés, terményár és művelési költség helytelenül vétettek fel. A termésmennyiséget nem a valónak, hanem a többség productiójának alapján, a terményárakat az 1824-ik évi (kivételesen az 1836-dik évi) feljegyzések alapján állapították meg, s miután ezek csak egyes főbb gabnafajokra nézve voltak ismeretesek, a többi termény becsértéke parificatio útján oly módon lett meghatározva, hogy pl. a széna táptartalma viszonyítva lett azon főbb gabnafaj táptartalmához, melynek ára tudva volt; végre a művelési költségek a fentebb említett hiányokon kívül már azért sem voltak helyesek, mert az előre megállapított százalék sok helyütt távolról sem ért fel a valódi költségekkel.

Fokozta az ekként hibás eljárási módot az, hogy viszo-

nyainkkal ismeretlen egyének intézték az egész miveleteket, hogy az érdekelteknek — a községi választmányt kivéve — a további forumokon át semmi befolyást sem engedtek, az arányosításra az egyes községek között kellő gond nem fordított, s ráadásul még az egész eljárást rohamosan siettették.

A nagyjában e hiányok daczára mégis eltalált földhozadékokat megrontotta teljesen a bécsi kormánynak azon törekvése, hogy minden áron egy előre feltételezett összeget, a szorosán vett Magyarországon legalább 100 millió forintot akart a magyar földbirtok hozadékakép megállapítani; s midőn a valódi eredmény ezen összegben messze alul maradt, mert nem egészen 83 millió frtot tett, — az eredetileg nagyjában eltalált arány felturkálásához fogtak, csak hogy a keresett száz és egynehány milliós földadó-alapot feltalálják. — E cél elérése végett ráadásul még a leghelytelenebb módhoz, az úgynevezett »állami reclamatiohoz« fogtak. Minden adókerületben egy állami felszóllalási bizottság alakított, melynek feladata az volt, hogy az adóalap emelésére hasson. Az állami felszóllalási bizottság felszóllalásánál egyszerűen a mintatereket vehette irányadóul, míg viszont az egyes birtokos, ha az osztályozás ellen emelt panaszt, körülményes bizonyítékokkal volt kénytelen előállani. S a felszóllalások felett első fokban a kizárólag állami közegekből alakított kerületi földadó-bizottság, másodfokban pedig a bécsi kataszteri igazgatóság határozott.

E visszás eljárás elmaradhatlan következménye lett ugyan, hogy az adóarány teljesen felforgatott; de azért jól mondja a szerző, hogy a földadóideiglen minden hiányai daczára is oly rendszer, mely megérdemli, hogy gondolkozzunk felette s nagy tanulságait hasznosítsuk a folyamatban levő kataszteri műveleteknél.

Áttér azután az 1868: XXV. t. cz. egyes reform-intézkedéseinek s gr. Lónyay Menyhért által 1869-ben összehívott földadó-szakszabizottság nézeteinek ismertetésére; fejtegeti az egyes kataszteri rendszereket, s ezek közül elméleti szempontból a porosz kataszter készítésénél követett rendszert mondja a leg-tökéletesebbnek. — Részletes párhuzamot von a porosz és nálunk is követett osztrák kataszter között s az előbbinek előnyeit azon főbb pontokban emeli ki, hogy egy előre meghatározott földadó

összeg arányos megosztását czélozza, nem községenkint, hanem járásonkint állit fel osztályokat, készpénzben fejezi ki minden egyes művelési ág és ennek minden osztályára nézve a földadó-járadékot, nem arányosít, mint az osztrák kataszter, a termés, a termény-ár és a művelési költség megállapításánál, hanem az osztályozásnál egyszerre vesz valamennyi az arányosításra befolyással bíró tényezőt tekintetbe; kiemeli továbbá, hogy a porosz kataszter nem parificatio útján állapítja meg a termények, művelési költségek értékét, hogy ez az első volt, melynek készítésénél az állami közegek nem izoláltan működtek, hanem a mely szerves összeköttetésbe hozta az állami közegek működését az érdekelt birtokosokból alakított bizottságokkal, s e két ellentétes rendszer homályosan egyesítve jutott kifejezésre azon első törvényjavaslatban, melyet a kormány 1870 őszén a képviselőház elé terjesztett, mely azonban további tárgyalásra nem jutott, hanem jelenleg is ott porlik a képviselőház irományai között.

A második javaslat, melyet Kerkapoly 1873. januárban terjesztett elő, már inkább megfelel a porosz rendszernek. A földadó összege 30 millió forintban volt benne megállapítva, nem a becslőbiztos, hanem járásonkint több sorozó küldöttség eszközölte volna az osztálybasorozást, három év alatt, nem egészen 6 millió forinttal, lett volna a földadó-szabályozás keresztülvihető.

Már a képviselőház kataszteri bizottsága módosításokat tett a javaslaton, az ott kifejezett elveket, melyeket az adminisztrációnak leendő feladata a gyakorlatban valósitani, magában a törvényben annyira körülményesen meghatározta, oly részletesen kifejtette, hogy e sok részletes intézkedés hosszadalmassá, költségessé s e mellett a czélnek kevésbé megfelelővé tette az egész műveletet.

Még gyökeresebb változáson ment át a javaslat az alkotmányos tárgyalásoknak hosszan tartó további folyamán. A földadónak egy fix összegben előre való meghatározása mellőztetett, az osztálybasorozás nem járásonkint több sorozóküldöttségre, hanem az egész járásban a járási becslőbiztosra s az ezzel együtt működő járásbecslőre bízott; végre, a mi a leghátrányosabb, a földrészleteknek osztálybasorozását nem előzi meg az

osztályoknak és tiszta jövedelmi fokozatoknak bizottsági megállapítása, hanem a becslőbiztos által ideiglen fölállított osztályokba történik a sorozás, úgy hogy ha ez osztály később annak végleges megállapításáig változik, ez által az egész műveletnek nemcsak legfontosabb, leghosszabban tartó s ép ezért legköltségesebb része, az osztálybasorozás is illusoriussá válik, hanem veszélyeztetve van ezen helytelen egymásután által az egész műveletnek főczélja, az arányosság.

De a törvényben rejlő hiányokat még inkább növelte, s most már el nem háríthatókká tette azon késedelmesség, azon helytelen irány s azon mulasztások, melyeket administratióink rovására kell írunk.

A tiszta jövedelmi fokozatok felállítására az eredeti munkatervben 5 hónap volt megállapítva, s ime négy évet engedett az administratio azok elkészítésére. A költség eredetileg hat millió forinttal volt előirányozva: eddig tényleg kiadtunk 8 millió forintot, s mire befejezzük, 18—20 millió lesz a kiadás. Pedig a késedelem itt nemcsak igazolatlan költséget okoz, hanem egyenesen használhatlanokká teszi az eddigi műveleteket. A kataszter általában csak akkor ígér sikert, ha gyorsan és egyöntetűen létesül. Az évek során változó viszonyok következtében mások a terményárak, mások a művelési költségek, mint voltak akkor, midőn a műveletek megindítottak; változnak továbbá a közreműködő egyének s így az egységes eszme helyett sok helyütt ellentétes irányok jutnak kifejezésre a munkálatokban. Azt sem szabad felednünk, hogy ha a megkezdett alapon maradunk, még legalább 7—8 év kell a munkálatok befejezéséhez s ez a hosszú idő hátrányozva fokozza a visszasságokat, végzetessé teheti a máris beállott válságot. A művelési költségeket a tényleges viszonyok ignorálásával illusorius számítások alapján határozták meg, a kiadott utasítás homályosságánál fogva csak kevés becslőnek sikerült az adatgyűjtés helyes vezérfonalát megtalálni, semmi utasítás sem adatott az árterek felvétele iránt, hiányos volt a régi kataszterben foglalt alanyi és tárgyi adatok kiigazítása, felületes a helyszinelés, s a járási becslők ugyszólván egymagukban, az érdekeltek hatályos befolyása nélkül hajtották végre az eddigi műveleteket.

Azon következtetésre jut ezekből a szerző, hogy kötelesség a megkezdett téves irányt helyesebbel felcserélni. Megjelöli azután az irányt, melyet követendőnek tart. Központi kataszteri igazgatóságot óhajt felállíttatni; azt kívánja, hogy ne egy kis járási parlamentnek, hanem az érdekeltekből alakított s érdemi-
leg befolyó becslési gépezetnek tekintsük a járási bizottságokat; kívánja, hogy előbb bizottsági úton állapítsuk meg az osztályokat, csak azután foganatosíttassuk az osztálybasorozást, még pedig sorozó bizottságok által akként, hogy az egy éven át megtörténhessék, s az eljárás minden irányban lényegesen egyszerűsítették, egységesen, gyorsan és biztosan valósíttassék. Ugyancsak javaslatot tesz arra nézve, hogy mely módon egyszerűsítették a felszólalási eljárás, mikép vitessék keresztül a kataszteri- és hiteltelekkönyvek egyesítése és összhangbahozatala s mily módon eszközöltessék a kataszter nyilvántartása.

A könyv irányának ismeretére egyébiránt legjellemzőbb annak azon része, a melyben a nálunk is elfogadott porosz kataszter jellemzését adja. (96—98. l.)

»Az u. n. jövedelmi kataszterek között, mondja Dobner, az osztrák állandó kataszter után kétségkívül a legnevezetesebb és legnagyobb figyelemre méltó az 1861. évi porosz földadókataszteri törvény rendszere. Ujítást s nagyszabású reformeszméket foglal ez magában az osztályozásra, becslésre, osztálybasorozásra nézve is egyaránt. A porosz kataszter, mondhatnók a kataszteri rendszert a modern eszmék színvonalára emelé.

Mindenek előtt meghatározza a földadó főösszegét, még mielőtt a földadó-kataszter készítéséhez fogna, hogy ez által kézzelfoghatólag jelezze, hogy a kataszter nem arra való, hogy mesterséges földhozadék hozassék ki, hanem arra, hogy egy igazságos arányszám állíttassék fel.

Ez momentuosus reformeszme a régebb s különösen a nálunk is végrehajtott földadóideiglen rendszeréhez képest, a melyek készítésénél mint láttuk, az arányosítás ürügyül használtatott fel a földhozadék mesterséges felcsavarásához. Csodálatos, hogy törvényhozóink, mint látjuk, a földadó szabályozásáról szóló új törvény hozásánál a reformgondolatot kellőképp nem méltányolták.

Az osztályozást nem községenként, hanem községi csapa-

tonkint, járásokonkint eszközölteti. Ez nagy újítás a régibb kataszteri rendszerekkel szemben, melyek csak községi osztályokat állíttatnak fel, mert az osztályozás könnyebb ugyan községeinkint, mint járásokonkint, de annál nehezebb lesz azután a községi osztályok mellett a nagy vidékek földhozadéki viszonyai-ban az arányosságot kifejezésre hozni, mivel oly sok és oly különböző osztályok keletkeznek, melyeket folyton szem előtt tartani, arányosítani lehetetlenség.

Láttuk a földadó-ideiglennél, hogy mi következett ebből. Az osztályozásnál a nagyobb vidékek közötti arányosságra tekintettel nem lehettek; a földhaszon kiszámításánál az arány megvalósítása végett képzeleti feltevésekből indultak hát ki, s úgy gondolom, olyformán állították fel az egyenlő jövedelmezőségű községi határok csoportjait. A porosz rendszer tehát az arányosítás követelményét már az osztályozásnál kezdi, s abban is meríti ki, s a járási osztályokban oly factort nyer, mely az arányosítás legbecsesebb elemét képezi. E végből a porosz osztály nem pusztán talaj-becslés eredménye, hanem magában foglalja az a földhozadék megbecslésének eredményét is; ép azért kívánja a rendszer, hogy az osztályok, vagyis a fokozat-tételek készpénzben fejeztessenek ki, s e szerint, ha a porosz rendszer szerinti osztályról van szó: érteni kell alatta a talaj-, termés-, terményár- és művelési költségbeli viszonyok egybe-vetése után megállapított becsosztályt.

Ezzel egyszerűbbé lesz az arányosítás, mert a földhoza-dékra befolyással bíró mind a négy tényező együtt vétethetik fontolóra, holott az osztrák kataszter arányosított a termés, terményár és művelési költségek megállapításánál is.

Ezen kívül a porosz járási osztályok hű s könnyen áttekinthető képét tüntetik fel a földbirtokok hozadékainak, e szerint a hitelképességet jobban világlatban tartják, mint a stabile kataszter községi osztályai, a melyeket áttekinteni nagy számuknál fogva nem lehet.

A porosz kataszteri rendszer a földhozadék megbecslésénél minden mesterséges kiszámítási módokat mellőz. Ez is momentuosus reform-gondolat. A régibb kataszterek, mint láttuk, szerették az egyes művelési ágak hozadékát egy másikéval parificálni. A bajor mindennemű művelési ág földhozadékát roz-

értékre számíttatá át, a szász a gabnaneműekkel tette ugyanazt, az osztrák a rétek s legelők termésével s a mezőgazdasági u. n. mellékterményekkel. Mint tudjuk, a szász e parificatiót decretálá azért, hogy a kinyomozandó adó-alap egy lehetőleg állandó s a pénzérték ingadozásainak alá nem vetett értékmérő szerint határozassék meg. A földadó-ideiglen tette azért, mivel azt hitték, hogy a széna piaczi forgalommal nem bírván, annak értéke csak magértékben fejezhető ki. Hiú feltevések, mert a rozsérték is ingadozik, s ha a széna értékének parificatiója helyes alapokon akar eszközöltetni, mégis csak a széna valódi értékét kell venni, különben a parificatio haszontalan s káros boszorkány-kóficz. A porosz rendszer e szerint tehát a becslésre nézve elvül csak annyit jelölt ki, hogy egybevetvén az egybevetendőket: készpénzben fejezendő ki minden mívelési ág minden egyes osztályának földjáradéka, vagyis az u. n. tiszta jövedelmi fokozatok. Csodálatos, hogy a nagy reformgondolatot, mint látandjuk, a mi újabbi földadó-kataszterünk készítésénél a műveleteket vezető nem alkalmazta.

A porosz rendszer az osztálybasorozást sorozási vidékenként a járási bizottság tagjai által eszközölteti. Ez azonban a rendszer Achilles-sarka. Ennél sokkal jobb, mert könnyebb az osztrák rendszer, mert ott az osztályozást községi bizottságok eszközlik, tehát olyan egyének, a kik hatásuk viszonyait s az abban előforduló földkülönbözeteket legjobban ismerik. A porosz rendszernek ez a localis ismeretű sorozó bizottság nem áll rendelkezésére, mert a járási bizottság tagjai lehetnek tudományosan képzett gazdák, de az egyes községek ezer meg ezer parcelláinak tulajdonságát a sorozásra engedett idő alatt kellőkép meg nem ismerhetik. Látjuk egyébiránt alább, hogy a mi törvényünk még tovább ment. Az egy 20—25 □ mfdre terjedő járás negyed millióra menő parcelláinak osztálybasorozását a becslobiztos s a járási becselő által együttes eljárás mellett eszközölteti.

Hasonlókép momentuosus a porosz rendszernek a végrehajtási eljárás iránt felállított újítása is. Mint láttuk, a régibb kataszterek készítésénél az állami közegek izolálva működtek, és a bizottságok és a földbirtokosok érdekképviselői csak tanácsadóként vagy az előmunkálatok előkészítőiként működtek.

A porosz rendszer szerves összeköttetésbe hozza a kormányi közegek és a bizottságok működését. A járási bizottság a becslőbiztos mellé volt rendelve, azzal együtt járt el; ezen kívül támogatták a becslőbiztost a községi s politikai hatóságok közegei is. Szóval a porosz kataszter készítésénél organikus együttes eljárás követtetett s csak ennek köszönhették, hogy a műveleteket negyedfél év alatt jó sikerrel befejezhették.

Nálunk e tekintetben sem követtetett a jó példa. A mi becslőbiztosaink izoláltan járnak, vagy jártak el, nem támogatva senki által, nem keresve senki támogatását. A porosz rendszer kitűnő szakképzett végrehajtó közegeket kíván, míg az osztrák állandó katasztert egyszerű, magasabb gazdasági képzettség nélküli egyének is végrehajthatják. A porosz rendszer mellett a kataszteri felvétel jobb lehet, mint az osztrák stabile kataszter szerint, de többet is koczkaztat, mert a stabile kataszter mellett legalább a községi osztályok: »jók, de ha a porosz rendszer végrehajtását elrontják: el van rontva minden.«

Keleti Károly.

1865. július 12-én kelt francia törvény a helyi érdekű és iparvasutakról.

1. cikk. Helyi érdekű vasutak építhetők:

a) megyék vagy községek által, az érdekelt tulajdonosok közreműködésével, vagy a nélkül;

b) engedélyesek által, az érdekelt megyék vagy községek hozzájárulásával.

Ezen vasutak a következő rendszabályoknak vetvék alá:

2. cikk. A helyi érdekű vasutak irányát, vonalozását építésők módját és feltételeit, nemkülönben a létesítésükre megkivántató szerződéseket és intézkedéseket a megyefőnök javaslatára a megyei tanács állapítja meg.

Ezen vasutak közhasznú volta a belügy- és közmunka-ministerek együttes előterjesztésére az államtanács által mondatik ki, és építésük hasonló módon az államtanács által engedélyeztetik.

Az építési terveket a főmérnök véleményének meghallgatásával a megyefőnök hagyja helybe; ő hagyja helybe az árszabásokat és ellenőrzi az üzletet.

3. cikk. Az 1836. május 21-iki törvény által nyitott segédforrások, a megyék és községek által, egy részben, a helyi érdekű vasutak létesítésére fordíthatók.

A nevezett törvény 13-ik cikkének határozatai azon rendkívüli pótdóra is alkalmazhatók, melyeket a megyék vagy községek ezen vasutak létesítése érdekében magokra vállalnak.

4. cikk. A helyi érdekű vasutak a vasuti rendőrségre nézve az 1845. jul. 15. törvény határozatának a következő módosításokkal vetvék alá:

A megyefőnök a vasutvállalatot felmentheti a vonalnak egészben vagy bizonyos helyeken való bekerítésétől.

Hasonlókép felmentheti azon kötelezettség alól, hogy a kevésbé járt, a vasut által keresztezett utakon sorompókat állítson.

5. cikk. A helyi érdekű vasutak építésére az állampénztárból pénzsegély engedélyezhető. Ezen segélypénz $\frac{1}{3}$ -ad részéig emelkedhetik azon összegnek, melyet a kötendő szerződések értelmében a megyék, községek vagy érdekelt földbirtokosok tartoznak fedezni.

Az állami segély ezen összegnek felében állapítható meg azon megyékben, melyekben a négy egyenes adó után kivetendő pótdó 20 ezer francon alul van; és nem haladhatja meg a fentebbi összegnek $\frac{1}{4}$ -ed részét azon megyékben, melyekben e pótdó 40 ezer francot felülmul.

6. cikk. A minden évben a fentebbiek értelmében kifizetendő állami segély összege hat millió francot meg nem haladhat.

7. cikk. Csak azon helyi érdekű vasutak kötelezhetők az állam iránt ingyenes szolgáltatmányra vagy szállítási kedvezményekre, melyek az államkincstár részéről segélypénzben részesülnek.

8. cikk. A jelen törvény 4-ik cikkének intézkedései az iparos célú vasutakra is alkalmazandók.

A helyi érdekű vasutak tárgyában hozott 1879-ki új francia törvény.

1. cz. A helyi érdekű vasutaknak départementok vagy községek által az érdekelt birtokosok hozzájárulásával vagy a

nélkül való építése a következő határozatok által szabályoztatik.

2. cz. Ha valamely département által egy vagy több község területén építendő vasut forog szóban, a »conseil général« (megyei főtanács) a préfet által e részben előlegesen szerzett tapasztalatok és megejtett vizsgálat eredménye alapján meghatározza ezen vasutak irányát, építésük módját és feltételeit, a forgalom biztosítására szükséges szerződéseket és intézkedéseket, — és pedig az államtanács (conseil d'État) által elfogadott feltét-füzet szabvány (cahier des charges-type) határozataihoz és feltételeihez képest, — figyelmen kívül hagyva a szerződések, illetőleg az engedélyezési törvény által igényelt változtatásokat.

Ha a vonal több départementre terjedne ki, az 1871. aug. 10-ki t. cz. 89. és 90. §§. jönnek alkalmazásba.

Ha egy község által saját területén építendő vasut (helyi érdekű) forog szóban, a jelen cikk első pontja által a conseil généralra bízott hatáskör a községi tanácsra megy át ugyanazon feltételek mellett, a nélkül, hogy a préfet engedélye szükséges volna.

Az így megállapított megyei vagy községi vasuttervek a hid- és útbizottság (conseil général des ponts et chaussées) és az államtanács (conseil d'Etat) felülvizsgálata alá terjesztetnek. Ha a terv a községi tanács által állapítottatott meg, a megyei főtanács idevágó véleménye is bemutatandó.

A vasut közhasznuságának kinyilatkoztatása és kivitelének engedélyezése külön törvény által történik.

3. cz. Ha a törvényhozó testület jóváhagyása ki van nyerve, a megyei főtanács által engedélyezett vasutaknál a préfet, miután a département főmérnökének véleményét meghallgatta volna, a kiviteli terveket a megyei főtanács elé terjeszti, mely azok felett véglegesen határoz.

Mindazonáltal az ezen határozatot követő két hónap alatt a közmunkaügyi minister a »conseil général des ponts et chaussées« véleményének meghallgatásával a préfet ajánlatára felhívhatja a megyei főtanácsot, hogy az említett terveket vegye újból tárgyalás alá.

Ha a vonal több départementra terjed ki, és véleménykülönbség van a megyei főtanácsok között, a minister dönt.

Ha egy községi tanács által engedélyezett vasut ügye forog fenn, a jelen czikk 1. pontja által a megyei főtanácsra bízott teendők a községi tanácsra szállanak át, de a hozott határozatok a préfet elé terjesztendők végeldöntés végett.

4. cz. Az engedélyokmány meghatározza a vámszedési jogot és viteldijakat, melyeket az engedélyes az engedély egész tartama alatt követelni jogosítva van.

Az engedélyokmány által megállapított maximum határain belül szedhető díjak a közmunkaügyi minister által hagyatnak helyben, ha a vonal több départementra terjed ki, vagy ha több vonal közös tarifája forog fenn. Minden más esetben a préfet-et illeti a helybenhagyási jog.

5. cz. A hatóság, mely egy helyi érdekű vasutra megadja az engedélyt, mindig fel van jogosítva:

a) felhatalmazni más vasutakat, hogy az engedélyezett vonalokhoz szárnyvonalokat építsenek, vagy összekapcsoltathassanak;

b) megengedni ezen új vállalatoknak, hogy kocsijaikat az engedélyezett vonalokon járassák az engedélyokmányban meghatározott díjak fizetése mellett;

c) visszavásárolni az engedélyt az engedélyokmány által meghatározandó feltételek mellett.

6. cz. Az engedélyokmány meghatározza:

a) az engedélyesnek jogait és kötelességeit az engedély tartama alatt;

b) az engedélyesnek jogait és kötelességeit az engedély lejárta esetén;

c) az eseteket, melyekben az engedély feltételeinek meg nem tartása az engedély elvesztését vonja maga után, és az engedélyét elvesztő vállalkozó ellen teendő intézkedéseket.

Az engedély elvesztése mindig a közmunkaügyi minister által mondatik ki, de e határozat ellen per útján az államtanácshoz fellebbezésnek adatik hely.

7. cz. Az engedélynek egészbeni vagy részleges átruházása, az engedélyesnek változása, a díjaknak a megállapított maximumon felül való emelése a törvény által kijelölt megyei főtanács vagy községi tanács határozata alapján történhetik és pedig csak az államtanács beleegyezésével.

Más változtatás a megyei főtanács által engedélyezett vasutaknál az 1871. aug. 10-ki törvény 48. és 49. cikkei alapján eszközölhető; a községi tanács által engedélyezett vasutaknál ily változtatások csak a präfet helybenhagyása után birnak érvényességgel.

Átruházás esetében a jelen feltételek figyelmen kívül hagyása az átruházást megsemmisíti, és az engedély elvesztését vonhatja maga után.

8. cz. A különböző départementokban fekvő vasutak engedélyének vagy kezelésének egyesítése csak valamennyi a törvény által kijelölt s az engedélyt adó megyei főtanács határozata alapján az államtanács beleegyezésével történhetik.

9. cz. Egy helyi érdekű vasut mindenkor kivonható a département vagy a község hatásköre alól és törvény által az általános érdekű vasutak közé sorozható.

Ez esetben az államra szállanak át a département vagy községet a vállalkozóval szemben illető jogok és kötelezettségek úgy, a mint azok a törvényileg helybenhagyott szerződésben megállapittattak.

Az engedély visszavonása esetében, ha az engedélyesnek jogai nincsenek meghatározva akár előleges egyezkedés, akár választott bíróság, akár az engedélyokmány, akár pedig utólagos egyezkedés által, a kárpótlás, mely az engedélyesnek jár, egy speciális bizottság által állapittatik meg, mely az 1845. évi május 29-ki törvény által meghatározott módon működik. Ezen bizottság határozat által hivatik össze, és kilencz tagból áll, melyekből hármat a közmunkaügyi minister, hármat az engedélyes, hármat pedig ezen hat tag egyhangulag választ meg; s ha ezek azon hónapban, melyben kinevezésük tudtukra adatott, nem bírnának egyességrejutni a három egyhangulag megválasztandó tag iránt, akkor e három tagot a párisi fellebbezési ítélőszék (Cour d'Appel) főelnöke (premier président) és a többi elnökök jelölik ki.

Az állam és a département vagy község közti vita esetében a kárpótlás, melylyel az állam netalán tartozik, az államtanácsban állapittatik meg.

10. cz. Az 1835. május 21-ki törvény értelmében gyűjtött

pénzösszegek a községek által — a mennyiben subventionált hálózatuk kivitele, fentartása biztosítottnak tekinthető, — részben a helyi érdekű vasutak költségeire fordíthatók.

11. cz. Egy helyi érdekű vasut építése alkalmával, ha a nyers jövedelem elégtelen a forgalom költségeinek és az engedélyokmány által meghatározott beruházási tőke 5 százalékos kamatainak fedezésére, az állam lekötelelezheti magát ezen hiány részbeni fedezésére, feltéve, hogy a département vagy község által, az érdekeltek hozzájárulásával vagy a nélkül, legalább is egyenlő nagyságú rész fizettetik. Az állami segély azonban semmi esetben sem mulhatja felül azon összeg felét, mely a nyers jövedelemnek a jelen cikk 3. pontja által meghatározott maximumra való emelésére szükséges.

Ezen kamatbiztosítás a vonal kiépítését engedélyező okmány által csak azon határok közt adathatik meg, melyeket a pénzügyi törvény évenként megszab. A kincstárra eső teher soha sem mehet túl 2000 frknál forgalomban levő kilométerenkint és 200,000 frknál az összes egy départementban fekvő vasutakért.

Az államnak ezen segélye a forgalomba helyezés után következő 30-ik évben teljesen megszűnik. Felfüggeszthető, ha a nyers bevétel 9000 frkra rug kilométerenkint azon vasutaknál, melyek úgy építvék, hogy rajtuk a nagy vasutak kocsijai is járhatnak, és 7000 frkra a többi vonaloknál.

12. cz. Ha valamely vonalnak, mely kamatbiztosítást vett igénybe, nyers jövedelme annyira emelkedik, hogy a költségeket és az engedélyezési okmány által meghatározott beruházási tőke 6 százalékos kamatait fedezi, a bevétel többletének fele az állam és a département, vagy esetleg a község és más érdekeltek között azon arányban osztandó fel, a melyben előlegezést tettek, és pedig mindaddig, míg az előlegek kamat nélkül nincsenek tökéletesen visszafizetve.

13. cz. Egy nyilvános kezelési szabályzat meg fogja határozni:

a) az évi bevétel és kiadás megállapíthatására az engedélyesek által bemutatandó igazolványokat;

b) a feltételeket, melyek szerint a jelen törvény 11. és 12. cikkéből kifolyólag meg fog állapíttatni a kamatbiztosítás

összege, melylyel az állam, département vagy község tartozik, vagy esetleg a tiszta jövedelemből az adott előleg czimén az államnak, départementnak, községnek, vagy egyéb érdekelteknek jutó rész.

14. cz. Csak azon helyi érdekű vasutak tartoznak az államnak ingyen szolgálmányokat teljesíteni, vagy leszállított helyáratokat engedélyezni, melyek a kincstártól kamatbiztosítást élveznek vagy élveztek.

15. cz. A jelen törvény által tárgyalt vállalatoknál kötvények kibocsátása csakis a közmunkaügyi minister által a pénzügy-minister tanácsára adott feljogosítás alapján engedhető meg.

Semmi esetre sem szabad kötvényeket nagyobb összeg erejéig kibocsátani, mint a részvénytőke, mely a vasut teljes kiépítésére és forgalomba helyezésére szükséges összeg felében határoztatik meg. A részvénytőke effective befizetendő.

Kötvények kibocsátása tilos, mielőtt a részvénytőke négy ötöde nincs befizetve, és telekvételekre, munkálatokra, beszerzésekre, vagy biztosíték-letéteményezésekre felhasználva.

Mindazonáltal az engedélyesek fel vannak jogositva kötvényeket kibocsátani, ha a részvénytőke egészen be van fizetve, és ha be van bizonyítva, hogy ezen tőke felénél több fel lett használva az előbbi pont értelmében, de az ezen anticipált kibocsátásból származó tőke a letétemények és előjegyzések pénztárában helyezendő el, és csakis a közmunkaügyi minister engedélye alapján bocsátható az engedélyesek rendelkezésére.

A jelen czikk 2., 3. és 4. pontjának határozatai nem alkalmazhatók azon esetben, ha a helyi érdekű vasutra oly társaságnak adatik engedély, mely már más forgalomban levő vasutak birtokosa, ha a közmunkaügyi minister ítélete szerint ezen vasutak tiszta jövedelme elégséges a kötvények kibocsátásából származó kötelezettségek teljesítésének biztosítására.

16. cz. A forgalom eredményeinek részletes, a beruházás és forgalom költségeit, valamint a nyers bevételeket magában foglaló jelentése, nyilvánosságra hozás végett minden három hónapban átadatik a préfetnek, a megyei főtanács elnökének, és a közmunkaügyi ministernek.

A bemutatandó okmányok szabványát a közmunkaügyi minister határozza meg.

17. cz. Az 1845. jul. 15-ki vasuti rendőri törvény értelmében, a préfet felmentheti a vasutat egészen vagy részben a kerítések építése, ugyszintén a kevéssé járt útmetszéseken a korlátok felállítása alól.

18. cz. A vasutak és tartozékaik építése, fentartása és javításai, az anyag fentartása és a forgalmi szolgálat a közmunkaügyi minister fenhatósága alatt a préfet-ek ellenörködésére vannak bizva.

Az ellenörzési költségek az engedélyest terhelik. E költségek vagy az engedélyokmány által, ilyen határozat hiánya esetén pedig a megyei tanács előterjesztésére a préfet által, a közmunkaügyi minister helybenhagyásával állapittatnak meg.

19. cz. A jelen törvény 17. cikke a magánforgalomnak szolgáló iparvasutaknál is nyerhet alkalmazást.

20. cz. Az érdekelt megyei vagy községi tanácsok előterjesztése folytán, az engedélyesek beleegyezésével az 1865-ki törvény 5. cikkében kilátásba helyezett tökesegélynek a jelen törvényben megállapított kamatbiztosítás általi helyettesítése megtörténhetik a közhasznúnak nyilvánított, de még ki nem épített helyi érdekű vasutaknál, a mennyiben az államtanács ezt elrendelné.

Az ilyen vonalak ezentúl minden, a jelen törvényből folyó kötelezettségnek alá vannak vetve.

21. cz. Az 1865. julius 21-iki törvény hatályon kívül helyeztetik.

Az olasz vasuthálózat kiegészítéséről szóló törvény.
Ezen törvény, mely az olasz kamara által mult évi jun. 30-án s a senatus által julius 27-én szavaztatott meg, a következő határozatokat tartalmazza, u. m:

1. cikk. Megengedtetik kiépítése azon kiegészítő vonalaknak, melyekről a jelen törvény szól, az ugyanebben részletezett szabványok és föltételek mellett.

2. cikk. Kiépíti az állam saját terhére és költségére, azonban a 31-ik cikk intézkedésének fentartása mellett, a mellékelt A. táblázatban megnevezett vonalakat.

3. cikk. Kiépíti az állam a megyék kötelező hozzájárú-

-lásával, — mely iránt a 4-ik cikk intézkedik, — a mellékelt *B.* táblázatban megnevezett vonalakat.

4. cikk. A *B.* táblázatban megnevezett vonalak által metszett, vagy azok kiépítése által közvetlenül érdekelt megyék a fentemlitett vonalak kiépítési és felszerelési költségeihez egy tizedrésznyi arányban járulnak, mely husz egymásután következő évben teljesítendő fizetés által törlesztetik. A vonalak költsége, a melyhez képest az évenkénti fizetési hányad beszolgáltatása meghatároztatik, a munkálatok megkezdésekor állapítatik meg a kiviteli tervezetek alapján és az egész vonalra nézve.

Ezen összeg a tervek végleges megállapításakor fog helyesbítettetni és azontúl a végérvényes megállapodás, a vonalak teljes kiépítésére vonatkozó összes költségek folyósítása és felülvizsgálata alapján fog megtörténni. A netán mutatkozó hiány vagy többlet a még nem esedékes hozzájárulási részletekből fog levonatni, illetőleg azokhoz hozzáadatni.

Az évi részletfizetések (annuitás) a munkálatok megkezdésétől fogva lesznek teljesítendőek.

A fentemlitett évenkénti fizetések, mint rendes kiadások, minden évben az érdekelt megyék költségvetésébe vétetnek fel.

A megyei bizottságok, a közmunkák főtanácsosa, valamint az államtanács is, királyi decretummal (irattal) lesz meghíva az érdekeltég foka szerinti megállapítására a hozzájárulási aránynak minden egyes vonalra nézve külön, az illető megyék között.

5. cikk. Kiépíti az állam az érdekelt megyéknek, az építési és felszerelési költséghez 20^o/o-al való hozzájárulása mellett a *C.* táblázatban megnevezett vonalakat.

A megyék ezen hozzájárulása meghatároztatik: az időpontot illetőleg, azon naptól, mikor a munkálatok elkezdődnek; a hozzájárulás megosztását illetőleg azon időtartam után, melyen belül az építkezéseknek okvetlenül befejeztetniök kell; s végül azoknak beszolgáltatását illetőleg, a megvizsgált és helybenhagyott tervezetek alapján és pedig a 4-ik cikk második bekezdésében foglalt intézkedés fenntartása mellett.

6. cikk. Az 5-ik cikkben említett vonalak kiépítésének megkezdhetőéséhez az érdekelt összes megyék legalább kéthar-

madának beleegyezése s a hozzájárulási megfelelő részlet befizetésének szabályszerű lekütelezése okvetlenül megkívántatik.

7. cikk. Azon vonalakra nézve, melyek a 3-ik és 5-ik cikkben felsorolva, jogukban van a megyéknek magukat a közösen és közvetlen érdekeltekkel és községekkel szemben azon összegig biztosítani, a mennyire saját hozzájárulási összegük rug.

Ha a fennemlitett községek a megyei képviselőlet által rájuk kivetett hozzájárulási hányadot kifogásolná, az esetben a követendő eljárást az 1865. évi márczius 21-én hozott közmunkatörvény határozza meg.

8. cikk. Ha az érdekelt megyék között azon vonalak építésénél, melyről az 5-ik cikk szól, nem jöhetne létre megállapodás a hozzájárulási tárgyat illetőleg, akkor ezen repartitót a közmunkák főtanácsosának és az államtanácsnak meghallgatása után, a megyék érdekeltségi foka szerint: királyi irat dönti el.

9. cikk. A Novarrattól a svájci határig Pino felé vezető vonal az 1869. évben Bernben kötött egyességhez képest a szt.-gotthardi fővonallal egyidejűleg építendő ki.

Az ivrea-aostai s a megyék főhelyeit összekötő vonalak kiépítése megelőzi valamennyi a második sorozatban felsorolt vonalakéit, az első már 1885. évben kiépítendő levén.

A többi vonalak azon év folyamán lesznek kiépítve, a melyben az építéshez szükséges összegek, a jelen törvénytől fogva előirányoztatni fognak, a következő 10., 15., 27. és 32-ik cikkek határozatainak épségben tartása mellett.

10. cikk. Felhatalmaztatik a királyi kormány, 1530 kilométernyi másodrendű vasut kiépítésére, azon feltétel alatt, hogy ezen vonalak közhasznú volta, a közmunka-törvény 244-ik cikkéhez képest ki legyen tüntetve és hogy a megyék és községek akár egyedül, akár társulattá alakulva, a fentidézett törvény 43. és következő cikkei értelmében beigazolták legyen, miszerint az építési és felszerelési költségek fedezésére szükséges alappal rendelkeznek s hogy ezek teljesítésére a 11. cikkben meghatározott arányok és feltételek mellett szabályszerűleg kötelezve legyenek.

11. cikk. Az érdekelt hatóságok terhére eső hozzájárulás

összeg, mely a 10-ik cikkben foglaltatik, a kilométerenkinti építési költség első 80,000 lirájáig, négy tizedrészt, azonfölül 70,000 liráig három tizedrészt, a fönmaradó összegnek pedig egy tizedrészét képezi.

Hogy az évi részfizetés a hozzájárulási összegből mikor és mily mértékben történjék, az a jelen törvény 5-ik cikkének szabványai által határoztatik meg.

12. cz. A királyi kormány feljogosittatik továbbá kir. irattal vasutépítésre subventióval engedélyt adni az 1873. évi junius 29-én kelt 1475. számú törvény alapján.

13. cz. A vasutépítéshez szükséges földek értéke betudatik a megyék és községeknek azon hányadába, melynek fizetésére a jelen törvény erejénél fogva kötelezvék.

14. cz. A jelen törvény szerint s az állam által kiépített vonalak tulajdonjoga teljes mértékben az államra száll.

A kormány gondoskodni fog a mondott vonalak üzletbehelyezéséről s a 3-ik, 5-ik és 10-ik cikkben felsorolt azon érdekeltségi társulatoknak, melyek az építéshez hozzájárultak, az állam által eszközölt végleszárolásból eredő tiszta haszon egy részét átszolgáltatja, levonván a brutto haszonból az üzleti költségeket, s azonkívül 10%-ot koptatás és forgalmi eszközök beszerzése fejében.

Ezen részarányban lesz kiszabva minden vonalra nézve az érdekeltek hozzájárulási hányada az építéshez.

A vonalak üzletbehelyezésétől számított 30 év mulva a kormánynak minden időben belátásához képest jogában álland az érdekeltségi testületektől megválni, azonban ez esetben köteles lesz az utóbbiaknak annyit visszafizetni, mennyivel azok az építéshez hozzájárultak.

15. cz. Ha ez érdekeltségi testületek azon vonalak valamelyikének építéséhez, melyek a 3., 5. és 10. cikkekben foglaltak, legalább egy tizeddel többet ajánlanak fel azon összegnél, melyre ők a 4., 5. és 11. cikkek szerint kötelezvék: a mondott vonalak kiépítési sorrendjében kedvezményre tarthatnak igényt.

Azon hasonló esetben is, ha az érdekeltségi testületek az állam terhére eső hozzájárulási összeget kamat nélkül bocsátanák a kormány rendelkezésére, azon vonalak, a melyek javára

ezen hozzájárulási hányad esnék: a kiépítés sorrendjén elsőbbségre tarthatnak igényt.

A fent említett előleg az állam által a vonalaknak üzletbehelyezésétől számított 10 év múlva — 10 évi egyenlő és kamatnélküli járadék alakjában térítettik vissza.

Ezen idő alatt a tiszta jövedelemről az érdekeltségi testületek javára az előbbi 14-ik cikkhez hasonló módon számadás vezettetik, mely tiszta jövedelem a visszatérített hányaddal arányosan minden évben kissebbedni fog.

16. cz. Azon vonalak, melyekről jelen törvény szól, nem képezhetik részét sem valamely fő-vonalnak, sem főcsoportozatnak s ezek kiépítésénél és üzletkezelésénél a leggazdaságosabb rendszer lesz alkalmazandó.

Azon vonalak, melyek a 3., 5. és 10. cikkeken foglaltatnak — és melyeknek üzlete nem zavarhatja a főcsoportozatot, — ha a kormány szükségesnek találja — keskenyvágányuaknak is építhetők ki.

Ezen vonalakra nézve megengedtetik, hogy a vágányok az országútra fektetethessenek, olyformán azonban, hogy a kocsiközlekedés számára legalább 5 méter széles út maradjon fön; hasonló módon és föltételek mellett engedtetett meg a megyei és községi utak felhasználása is.

17. cz. A királyi kormány, az előbbi cikkeken felsorolt kötelezettségek fentartása mellett adhat engedélyt magán vasutak építésére és üzletbevételére, sőt keskenyvágányuakra is azon vonalak közül, melyek a 3., 5. és 10-ik cikkeken foglaltatnak, azonban az ezek üzletére vonatkozó engedménynek nem szabad hátránynyallenni a főcsoportozatokra és feltéve, hogy az ezekből az államra háruló terhek nem haladják meg a 4., 5. és 11-ik cikkeken meghatározott kiadásokat.

Az engedélyokmány a parlament elé terjesztetik jóváhagyás végett.

18. cz. Az érdekeltségi társulatok kérelmére a kormány engedélyt adhat királyi decretummal azon vonalakra, melyekkel a 10. cz. foglalkozik s melyek keskeny vágányuaknak építhetők ki, fenntartva az államnak a 11. cikkben egyenesen meghatározott arányokban leendő hozzájárulását.

Az állam terhére eső hozzájárulások a forgalmi eszközök által okozott költségekre is kiterjesztetnek.

Az engedményesek kötelesek a vonalak kiépítését és felszerelését saját terhükre eszközölni, s annak üzletét saját felelősségük és veszélyükre, saját forgalmi eszközeikkel megindítani.

A mondott engedmény legfeljebb 90 esztendőre terjedhet.

19. cz. A déli vasut terhére, az Aquila-Rieti és Termoli-Campobassotól a benevent-nápolyi vonalig terjedő vasut kiépítése céljából az 1865. évi május 14-én 2279. és 1870. évi aug. 28-án 5858. sz. a. kibocsátott kötvények megerősítetnek.

Azon esethen, ha a déli vasutnak a fentemlített vonalakra nézve adott engedmény visszavonatnék, vagy megsemmisíttetnék, a mondott vonalakra a jelen törvény 2-ik és 3-ik cikkének intézkedései alkalmaztatnának és kiépítésük azonnal megkezdetnék olyformán, hogy annak a 9-ik cikkben foglalt határidő alatt elkészülnie kellene.

20. cz. Candela állomástól a Santa-Venere hidon keresztül az Atella folyóig vonuló vasut kiépítésére és üzletére nézve a mellékelt szerződési füzetben az 1872. évi okt. 30-án a pénzügyminister, a közmunkaminister és a Monticchio-féle uradalom birtokosaiból alakult társulat között létrejött szerződés, ezennel hatályon kívül helyeztetik.

21. cz. A jelen törvényben felsorolt vonalak iránya és azoknak csatlakozása már meglevő vasutakhoz, a közmun-katanács meghallgatása után, ministeri irattal lenne meghatározva, fenntartván mindenkor módosítás nélkül a jelen törvény által megerősített vonalak összeségét.

22. cz. A jelen törvényben meghatározott vonalak kiépítése végett alakult megyei és községi bizottságokra nézve az 1879. évi junius 29-én hozott 1475. sz. a. (2-ik sorozat) törvény 7., 8., 9. és 10. cikkeinek intézkedése alkalmaztatik.

23. cz. Azon vonalakra nézve, melyek a jelen törvény erejénél fogva engedélyeztetni fognak, az elébb említett s 1873. évi junius 29-én hozott törvény 4., 5. és 6. cikkében felsorolt kivételek és szabadalmak fognak alkalmaztatni.

24. cz. Megengedtetik 1,260.000,000 lírának az ezen törvényben felsorolt vasutvonalak kiépítésére való fordítása, szemmel tartván a korábbi törvényekkel életbe léptetett vasutak kötelezettségeinek kielégítését, gondoskodván egyszersmind az új vonalak részére szükséges forgalmi eszközök beszerzéséről.

Ezen kiadás felvétetik a közmunkaminister költségvetésébe 1880-tól bezárólag 1900-ig oly módon, hogy az annuitások kerekszámban 60.000,000 lírát teendnek ki.

25. cz. A már engedélyezett vasutak folytatólagos építése és befejezéséből az államot terhelő kiadások, valamint a már forgalomban levő vonalak üzleti tőkéjének terhére eső munkálatok fedezésére a közmunkaminister költségvetésében a különböző tárgyak különböző fejezetekre osztva, következő évi járadékok vétetnek fel:

Év: 1880 Annuitás: 32.500,000 líra.

»	1881	»	28.500,000	»
»	1882	»	19.500,000	»
»	1883	»	14.898,817	»
»	1884	»	12.500,000	»
»	1885	»	10.000,000	»
»	1886	»	8.500,000	»
»	1887	»	7.500,000	»
»	1888	»	7.500,000	»
»	1889	»	5.600,000	»
»	1890	»	5.600,000	»
»	1891	»	5.600,000	»
»	1892	»	5.600,000	»
»	1893	»	5.600,000	»

Összesen: 169.398,817 líra.

26. cz. Az állam által kiépítendő azon vonalak részére, melyek a jelen törvény második cikkének 1—2-ik mellékleti táblázatában foglaltaknak, kerek összegben 76.400,000 líra irányoztatik elő a következő évszerinti felosztással:

Év:	Összeg	líra.
1880	10.000,000	»
1881	10.000,000	»

Év	Összeg	lira.
1882	12.000,000	»
1883	9.000,000	»
1884	7.000,000	»
1885	6.000,000	»
1886	6.000,000	»
1887	6.000,000	»
1888	4.000,000	»
1889	2.400,000	»
1890	2.000,000	»
1891	2.000,000	»

Összesen : 76.400,000 lira.

A többi vonalak részére, melyek ugyancsak a második, 3., 4., 5., 6., 7. és 8. mellékleti táblázatban foglaltatnak, kerek összegben 353.600,000 lira irányoztatik elő, mely összeg 1880-tól bezárólag 1894-ig következőleg osztatik fel:

1880. évre	9.600,000	lira.
1881. »	11.000,000	»
1882. »	16.000,000	»
1883. »	23.000,000	»
1884. »	26.000,000	»
1885. »	29.000,000	»
1886. »	30.000,000	»
1887. »	31.000,000	»
1888. »	33.000,000	»
1889. »	36.000,000	»
1890. »	36.000,000	»
1891. »	33.000,000	»
1892. »	22.000,000	»
1893. »	10.000,000	»
1894. »	8.000,000	»

Összesen : 353.600,000 lira.

27. cz. A 25. és 26. §-okban említett kiadásoknak és a megfelelő járművek beszerzési költségeinek előzetes levonása után az egész 60 millió lirányi évi hitelből fennmaradó összegek a 3., 5. és 10. czikkekben említett egyéb sorozatokban foglalt vonalak építésére fordittatnak, és pedig 1880-tól fogva

1900-ig bezárólag évenként aránylagosan azon hányadhoz képest elosztva, a melylyel az állam ezen egyes sorozatok mindegyikéhez hozzájárul, azaz:

Azon vonalak építésére, melyekről a 3. cikk szól (2-ik osztályzat):

az állam hozzájárulási részlete 253.566,600 lira.

Azon vonalak építésére, melyekről az 5-ik cikk szól (3. osztályzat):

az állam hozzájárulási részlete 259.797,120 lira.

Végre azon vonalak építésére, melyek a 10. cikkben foglaltak (4. osztályzat):

az állam hozzájárulási részlete 105.630,000 lira.

Összesen: 618.993,720 lira.

A 3. cikkhez tartozó táblázatban foglalt (2. sorozatú) vonalakra fordítandó költségek elosztása 18 évi időszakra fog terjedni, t. i. 1880-tól 1897-ig bezárólag; azon vonalaké pedig, melyről az 5. és 10. cikk szól, (3. és 4. sorozat) 21 évre terjed, vagyis 1880-tól 1900-ig bezárólag.

Valamely év folyamában az illető sorozatbeli munkákra nem fordítható összegek ugyanazon évben más sorozatbeli költségek fedezésére szolgálhatnak, oly feltétel alatt mindazonáltal, hogy a következő évek folyamán az eredeti sorozatnak vissza lesznek térítendőek.

28. cz. Jelen törvény határozatai által az állam, a tartományok, a községek és szövetkezeteikre rótt kötelezettségek teljesítésére szükséges eszközök megszerzése céljából a fenti cikk alapján kibocsátandó értékpapírok (titoli) kezelése végett a letéti pénztár igazgatásánál fel fog állíttatni az állami kamatbiztosítással ellátott vasutak központi pénztára.

Ezen pénztár részéről a tartományoknak, községek vagy szövetkezeteiknek adandó kölcsönök (prestiti) az adószedők által az 1871. márcz. 27-ki törvény 3. és 7. cikkei értelmében kiállítandó utalványok alapján fognak kiszolgáltatni.

Több mint 75 utalvány nem adathatik ki, és egy sem szólhat nagyobb összegről, mint a mennyit kitesz az illető év állami föld- és épületadó egy ötöde.

Ezen ötödrészbe nem fognak beszámíttatni az említett községek vagy megyék által a fentidézett 1871. évi márczius

27. és 1871. évi május 27-ről 2779. sz. a. kelt törvények alapján már utalványozott részletfizetések.

A megyék, községek és szövetkezetük közt egyrészt, másrészt az említett letéti pénztár igazgatósága közt létrejövendő szerződések, egyéb illeték kizárásával csupán egy meghatározott állandó bélyegadónak lesznek alávetve.

A pénzügyminister felhatalmaztatik minden évben az említett pénztár számára 75 év alatt törlesztendő annyi 5^o/_o-os kötvényt bocsátani ki, hogy az állampénztárba hatvan millió lira folyjon be, mint a mely összeg szükséges arra, hogy a jelen törvény 24-ik cikkében felsorolt fizetések, nevezetesen a megyék, községek és szövetkezeteiknek a hozzájárulási összegek és a 4., 5., 11., 15. és 31-ik cikkekben említett előlegek fedezésére szükséges kölcsönök fedeztethessenek.

Az említett pénztár a törvényhozás egyenes felügyelete alá helyeztetik. A felügyelet egy minden évben újra választandó bizottság által fog gyakoroltatni, köteles levén a bizottság minden év végén jelentést tenni. A vasuti pénztár minden évben a főszámszéknek adja be számadását.

A kibocsátások idejét, módját és összegét, úgy a sorsolást és kifizetést, a kamatok fedezését, valamint minden az említett pénztár beligazgatására vonatkozó utasítást, királyi irat határozandja meg.

29. cz. A megelőző cikkben említett kötvények jelzálogi biztosítására szolgálnak — előleges bekebelezés nélkül is — az országnak mindazon vasuti vonalai, melyek a jelen törvény kihirdetése után, az állam által, akár egészben, akár az érdekeltek már meghatározott hozzájárulásával építtetnek, és állami tulajdonban maradnak.

30. cz. Ezen vasuti kötvények külön lesznek a »Gran Libro«-ba bevezetve, s az 1856. évi ápril 4-ről kelt törvény által engedélyezett letétek kedvezményeiben részesülnek.

A szelvények negyedévenként lesznek esedékesek, s az országban fizettetvén ki, az egyenes adók törlesztéseül elfogadtatnak. Ezen fizetés történhetik úgy az esedékes, mint a legközelebbi negyednek szelvényeivel.

31. cz. A második cikkhez tartozó táblázatban felsorolt vonalakat illetőleg, a községek és megyék által önkéntesen fel-

ajánlt hozzájárulások, egészen az állam tulajdonába mennek át.

A mi azonban az előbb említett táblázat 8-ik tétele alatt felsorolt vonalra vonatkozó segélyt illeti, az építési költségekhez való hozzájárulás 10.745,000 lirával állapittatik meg, mely összeg az érdekeltségi testületek között a 4-ik cikkben foglalt határozmányok értelmében osztandó fel.

A többi sorozatba tartozó vonalakra megszavazott összegek, hasonlóképen az állam tulajdonát képezik, ezen törvény határozatainál történt hozzájárulások összegeinek erejéig.

Az elvállalt terhek lefizethetése céljából a megyék és községek igénybe vehetik a 28-ik cikk határozmányainak rendelkezéseit, és a 2-ik cikkhez mellékelt táblázatban felsorolt vonalakra vonatkozó terhek fizetésével igényt tarthatnak a 4-ik cikkben említett halasztási kedvezményekre.

32. cz. A közmunka- és közlekedési minister költségvetésével egyidejűleg a kormány a törvényhozás jóváhagyása alá terjeszti a valószínű kiadásokat és a minden egyes osztályzat számára igényelt összegeket felosztva az egyes vonalak közt.

33. cz. Külön törvény fog intézkedni egy legtakarékosabb rendszer mellett Sardiniában kiépítendő másodrendű vasuthálózat iránt.

Ezen törvény az 1877. év június 20-án kelt 3910. sz. (2. sorozat) törvénynyel jóváhagyott szerződés értelmében építés alatt álló vasutak megnyitását követő évben fog a törvényhozás elé terjesztetni.

34. cz. Három év leforgása alatt terjesztendő be azon törvényjavaslat, mely a Nápoly és Róma között egyenes közlekedést létesíthető vasut kiépítésére vonatkozand, mely vonalhoz csatlakozhatnak a Velletriből Terracináig és Sparacintetől Gaetáig menő vonalak, mely törvény azonban az 5-ik cikknek határozmányait semmiben sem változtatja meg.

35. cz. A kormány felhatalmaztatik időnként és pedig legfeljebb 20 évig terjedhető időszakra engedélyt adni arra nézve, hogy magánvasutakon nyilvános szállítási intézmények szerveztessenek, szigorúan ellenőrzendő és biztosítandó levén, hogy a vasuti szállításra nézve megszabott díjak szedessenek általában, hogy a közszolgálat érdekei figyelemben tartassanak.

A vidéki érdekű vasutak építésére a porosz kormány által tervelt állami segélyezésnél követendő alapelvek.

1. §. A gőzerő használata melletti üzletre berendezett, s személyek és árúk szállítását a közforgalomban közvetítő vasutak, melyekre az alárendelt jelentőségű német vasutak számára fennálló pályarendtartás határozmányai a birodalmi vasuti hivatal beleegyezésével az illetékes országos hatóság részéről alkalmazhatóknak nyilvánítottak, e határozmányok értelmében helyi vasutaknak tekintendők, a mennyiben forgalmi és üzleti viszonyaik szerint kiváltkép a helyi forgalom közvetítésére rendelvek, az általános forgalom közvetítésére nézve ellenben csak alárendelt jelentőségűek.

2. §. Állami segély engedélyezésének ily helyi vasutak építéséhez csak akkor van helye, ha

a) az összes, a pályavállalat kiviteléhez az illetékes országos hatóság által megállapított terv szerint megkivántató földterület (az 1874. év június 11-én kelt kisajátítási törvény 23. §.) a pálya létrejövele körül érdekelték által beszereztetik s ingyen vagy a közmunka-minister által megállapítandó mérsékelt kárpótlásért tehermentesen a vasuti vállalkozó rendelkezésére bocsáttatik;

b) azon tartományok, területek és községek, melyek területei a segélyezendő pálya által átszeletnek, a befektetési tőkéhez, melybe a földbeszerzési költségek azon esetben, ha a szükségelt földterületeknek átengedése a pálya létrejövele körül érdekelték részéről ingyen történik, épen nem, — különben pedig csakis a közmunka-minister által megállapított kárpótlási összeg erejéig számítandók be, az alább következő határozmányok értelmében hozzájárulnak.

3. §. Az állami segély:

a) hozzájárulás által a részvénytőkéhez, a mennyiben részvényvállalat forog szóban, vagy

b) a pálya üzletének bérbevétele által nyújtható.

4. §. Helyi vasutak építésére vállalkozó részvénytársaságokban (3. §. a) az állam csakis a következő feltételek alatt vehet részt:

a) hogy az összes részvénytőke a közmunka-minister által jóváhagyott alapszabály-tervezet alapján aláírva, az alá-

írások jegyzéke az illetékes vasuti felügyelő hatóság által felülvizsgálva s az építési tőke beszerzésére minden tekintetben elégségesnek elismerve legyen;

b) hogy az állam, részvételének alapján a vállalatban, a társulati alapszabályok értelmében jogositva legyen a befizetéseket a részvényekre, a mennyiben azok az illetékes vasuti felügyeleti hatóság által az építés folytatása és kellő időbeni befejezésére szükségeseknek nyilvánítottak s a társulat képviselőisége által beszédhetők nem volnának, a nevezett képviselőség helyett maga bekövetelhesse és beszédhesse, valamint a befizetett összegek felhasználása iránt is rendelkezhessék;

c) hogy végül a közmunka-minister részére fentartassék azon jog is — a mennyiben a vállalat létrejövetelének biztosítására neki szükségesnek tetszik — a felett határozni, hogy az aláírt részvényösszegek befizetése ne a társulat igazgatóságánál, hanem — a szükséges építési fizetések teljesíthetése céljából — egy általa kijelölendő közpénztárba történjék.

5. §. A részvénytőke negyedrészt s pályahossz-kilométerenként 15,000 márkot nem szabad azon összegnek meghaladni, melylyel az állam valamely helyi vasut részvénytőkéjéhez járul s e határokon belül csakis azon részvények együttes összegeig történhetik, melyek az illető tartományok, kerületek és községek által (2. §. b) aláíratnak.

A mennyiben a tartományok, kerületek és községek oly részvényeket irtak volna alá, melyek az évi tiszta jövedelem felosztásánál vagy pedig a társulati vagyon felosztásánál liquidáció esetén érték tekintetében a többi részvények mögött sorakoznak (törzs-elsőbbségi részvények), ily csekélyebb értékű részvények (törzsrészvények) az állam által is átvehetők.

6. §. Valamely helyi vasut az állam részéről az üzlet bérbevétele által (3. b) segíeyezhető, ha:

a) az építendő helyi vasut közvetlen csatlakozik valamely államvasuthoz;

b) a helyi vasut az állam ellenőrzése mellett építtetik s oly berendezést nyer, hogy legalább a főpálya kocsijai átmenessenek vonalára.

c) a tartományok, területek és községek (2. §. b) a befektetési tőkéhez legalább egy hatodrésszel járulnak és ennek

a bérleti összegből fizetendő s hozzájárulási összegük utáni 2^o/o-ot meghaladó kamatairól mindaddig lemondanak, míg a többi hozzájárulók nem nyernek részeik után a bérleti összegből 4^o/o-nyi kamatozást.

A porosz kormány részéről a vidéki érdekű vasutak részére kidolgozott engedélyezési szabvány-feltételek azon gőzerő használata melletti üzletre s személyek és árúk szállítására rendelt vasutak számára, melyekre az alárendelt jelentőségű német vasutakra nézve fennálló pályarendtartás határozmányai a birodalmi vasuti hivatal beegyezésével alkalmazhatóknak nyilvánítottak.

Engedélyokmány

egy től ig a vasuttársaság által tervezett vasut építése és üzletére.

Mi Vilmos stb.

Az egy részvénytársaságnak czég alatt alapítására alakult bizottság által egy, gőzerő használata mellett személyek és árúk szállítására a közforgalomban szolgáló s az alárendelt jelentőségű német vasutakra nézve fennálló pályarendtartás határozmányainak alávetett, től ig tervezett vasut építése és üzletére a nevezett társaságnak az engedély megadatni javasoltatván, hajlandók vagyunk ez engedélyt, valamint a földterületek kisajátítására megkivántató jogot is a fennálló törvényes határozmányok értelmében az alább következő feltételek alatt ezennel megadni.

I. A társulat czég alatt alakul s székhelye vagy a közmunka-minister jóváhagyásával valamely más, a pálya mentén levő város vagy helység lesz.

A társulat minden fennálló vagy később hozandó birodalmi és országos törvényeknek alá van vetve.

II. A pálya terv és előirányzat szerinti befejezése és felszereléséhez szükséges befektetési tőke markkal állapittatik meg.

A társulat által kibocsájtandó részvények névértékének nem szabad a megállapított befektetési tőkét meghaladni. A társulatnak megengedtetik a vállalat évi tiszta jövedelmének felosztására nézve, valamint a társulat liquidatiójának esetére a kibo-

csájtandó részvények egy részét (törzs elsőbbségi részvények) a többi részvények (törzs részvények) felett, előbbieik névértékének 5^o/o-áig előnyben részesíteni. A kedvezményezett részvények birtokosai nem részesülhetnek különben más jogokban, mint a többi részvények tulajdonosai.

Azon naptári félév végeig, melyben a VIII. 3. alatt megállapított építési határidő lejár, a részvénybirtokosok részére részvényeik névértékének 5^o/o-áig, építési kamatok engedélyezése biztosítható.

III. Az építési és üzleti igazgatás összes vezetése egy főnökre bízandó, ki a társulatot a részvenytársaságok főnökei minden törvényes jogai és kötelezettségeivel képviseli, s az ügyvezetésért, a mennyiben az az állami felügyeletnek alá van vetve, a felügyeleti hatósággal szemben felelős.

A főnök, vagy ha több személyből álló főnökség volna, ez utóbbi elnöke és műszaki tagjainak választása a közmunka-minister jóváhagyását igényli.

A főnök vagy főnökség számára szolgáló utasítás a közmunka-minister által szintén jóváhagyandó.

A mennyiben az üzletet nem maga a főnök vezeti, a fennebbi határozmányok az üzletvezető vagy üzletvezetők választása és szolgálati utasításaira is alkalmazandók.

IV. A felügyelő tanács legalább kétharmadának állandóan a német birodalom területén kell lakni.

A felügyelő tanács elnöke és ennek helyettese mindig a német birodalmi területen lakó tagokból választandó.

V. Az állam kormánya fel van jogosítva arra, hogy oly esetekben, midőn azt az állam érdeke megkívánja, úgy a felügyelő tanács értekezletein és tárgyalásain, mint a részvényesek közgyűlésein is magát egy kiküldöttje által képviseltesse. E jog gyakorlásának lehetővé tétele céljából, a kormánynak minden ezen gyűlések és összejövetelek megtartásáról, az azok alkalmával tárgyalás alá kerülő ügyek teljes felsorolását tartalmazó napirend beterjesztése mellett, idejekorán jelentés teendő.

A közmunka-minister az általa szükségesnek ismert esetekben, rendkívüli közgyűlések egybehívását követelheti.

VI. A vasúttársulat a szóban levő engedményt személyéhez kötött jog gyanánt nyervén, annak jogi személyiségét szenved-

dőleg érintő minden határozat, valamint általában társulati szerződésének minden változtatása is, mely az államkormány e tekintetben egyedül és kizárólag döntő belátása szerint az engedmény megadásához kötött feltételeknek meg nem felel, csakis a kormány jóváhagyása után válik érvényessé. Különösen megkívánják érvényességükhöz a kir. államkormány jóváhagyását a társulatnak más vasutak üzletének átvétele, saját vonalaik üzletének más társulatokra való átruházása, vagy valamely más társulattal fúzió létrejövetelére vonatkozó határozatok.

E jóváhagyás előbbi közgyűlések határozatainak feloldásához is mindazon esetekben szükséges, ha azok az állam által lettek jóváhagyva.

VII. A pálya építése és üzletére az alárendelt jelentőségű német vasutak számára 1878. június 12-én kelt pályarendtartás (kihirdettetett a »Centralblatt für das deutsche Reich« 1878. évi június 14-én kelt 24. számában), s az ahhoz megjelent kiegészítéseket és változtatásokat tartalmazó határozmányok irányadók. A pálya nyomtáva méter legyen.

VIII. Az építésre nézve különösen következő határozmányok érvényesek :

1. Az államkormány részére fentartva marad :

a pályavonal megállapításának minden közbeeső ponton át teljes keresztülvitele ;

az állomások és megálló helyek száma és helyének meghatározása ;

a pálya üzletére szolgáló minden építkezések és berendezések terveinek, valamint az üzleteszközök szerkezetének s a pálya üzletbehelyezése előtt és utáni számának megállapítása.

Tulajdon- vagy egyéb jogainak a jóváhagyott tervek keresztülvitele folytán történő mindennemű csorbitásáért, a fennálló törvényes határozmányok értelmében az államnak az engedéllyessel szemben teljes kártérítési igénye van.

2. Az engedélyes tartozik mindazon rendelkezéseknek eleget tenni, melyek a pálya építése körül alkalmazott munkások rendőri felügyelete iránt hozatnak.

3. A pálya befejezése és üzletbe helyezésének a társulatnak a kereskedelmi könyvbe való bejegyzésétől számított

év lefolyása alatt az alábbi XIX. cikk értelmében kell megtörténni.

A részletes építési tervek felterjesztése, a pálya egyes vonalrészei és műépítményei építésének megkezdése, folytatása, s üzletbehelyezésére nézve a közmunka-minister külön határidőket állapíthat meg.

4. Azon esetre, ha az engedélyes a pálya építése s különösen annak terv- s előirányzat szerinti befejezése, valamint felszerelése tekintetében elvállalt kötelezettségeinek teljesítésével késnék, a márkkal megállapított építési tőke 5^o/o-ját tevő bírság fizetésére köteles, megjegyeztetvén, hogy a felett, valjon és mely összegben fizetendő a pénzbírság, a per útjának kizárásával, egyedül a közmunka-minister határozz.

E kötelezettségek biztosítására az engedélyes szóval márkot tartozik letenni készpénzben, vagy porosz állami-, vagy a porosz állam által garantírozott papirokban, vagy végül belföldi elsőbbségi kötvényekben; mindezen értékeket árfolyam szerint számítva, s még nem esedékes összes szelvényeik és talonjaikkal együtt birói vagy közjegyzői okirat kíséretében az állami főpénztárba zálog gyanánt olykép letéteményezni, hogy a közmunka-minister abból, illetőleg az elzálogosított értékek tőzsdéárfolyam szerinti eladása által befolyó összegekből a bírságpénzeket levonásba hozhassa. Az óvadékhoz netán tartozó kamat-szelvények visszaadása esedékessé válásuk idején történik, a nevezett minister által azonban vissza is tarthatók, ha az ő e tekintetben egyedül irányadó nézete szerint, az engedélyes az építést késleltetné. Az említett minister különben fel van hatalmazva, hogy azokat az építés és felszerelés teljes befejezése előtt is visszaadathassa.

5. A mennyiben a fennebb megállapított általános építési határidő, vagy a közmunka-minister által kiszabott külön építési határidők valamelyike be nem tartatnék, nemcsak a jelzett pénzbírság vonható le az óvadékból, hanem fejedelmi parancscsal az adott engedély is visszavonható, s a meglevő pálya-építményeknek az 1838. november 3-ki törvény 21. §-ában fentartott elárverezése is eszközölhető. A mennyiben azonban a kormány a pálya-építmények elárverezését megengedő jogával élni akarna,

az engedély visszavételének nem szabad az allegált 21. §-ban kikötött zárhatáridő előtt megtörténni.

IX. Az üzletre nézve különösen a következő határozmányok érvényesek:

1. A személyforgalom közvetítésére köteles az engedélyes személykocsikat előállítani s a felügyeleti hatóság rendelkezései értelmében felszerelni.

A menettervek megállapítása és változtatása az állami felügyeleti hatóság által történik. Az üzlet megnyitására következő naptárév kezdetétől számított első nyolcz éven belül engedélyes csak akkor kötelezhető több mint a személyszállításra szolgáló vonatok minden iránybani közlekedtetésére, ha a pálya elegy-bevétele a három utolsó év átlaga szerint kilométerenként legalább..... mark volt, vagy ha az érdekeltek a több vonat járatásának költségeihez a közmunka-minister belátása szerint kielégítő összeggel hozzájárulnak.

2. A személy- és áruszállítási tarifák s azok változtatásai a közmunka-minister jóváhagyásának vannak alávetve.

Az áruforgalom számára azonban az 1. alatt jelzett időre az egyes áruosztályokra vonatkozó maximális díjtételek fognak a közmunka-minister által megállapíttatni, s a vállalkozó az általános államfelügyeleti jog érintése nélkül, a birodalmi és országos törvények határozmányaihoz képest a tarifák e maximális tételeinek határain belül tetszés szerint s a felügyeleti hatóság jóváhagyása nélkül állapíthatja meg, illetőleg emelheti fel vagy szállíthatja le a díjtételeket.

Az engedményes a közvetlen tarifák berendezése, valamint az alkalmazandó tarifarendszer tekintetében is kötelezve van a porosz államvasutak számára mindenha fennálló általános alapelvekhez alkalmazkodni, a mennyiben ezt a közmunka-minister szükségesnek tartja.

3. Az engedményes tartozik az egész pálya üzletének megnyíltával az általános szabvány-határozmányok s a közmunka-minister jóváhagyásával készült s időnként felülvizsgálandó szabályzat értelmében egy újítási és egy tartalékalapot alkotni.

Az újítási és tartalékalap úgy egymástól, mint a társulat más alapjaitól is elkülönítve kezelendők.

Az újítási alap a felépítmény és üzleteszközök rendszeresen ismétlődő megújítása költségeinek fedezésére van hivatva.

Az újítási alapba befolynak:

- a) a megfelelő hiányos anyagszerek utáni bevételek;
- b) ez alap kamatai;
- c) az üzleti bevételekből évenként e célra fordítandó összeg.

Ez összeg magassága a szabályzatban állapíttatik meg.

A tartalékalap oly, elemi csapások és nagyobb balesetek által előidézett kiadások fedezésére szolgál, melyek a szállítás biztos s a vállalat hivatásának megfelelő módoni eszközlésére szükségesek.

A tartalékalapba folynak:

- a) netáni megtakarítások az építési tőkéből, a mennyiben ezt a közmunka-minister szükségesnek tartaná;
- b) az alapszabályszerűleg esedékessé vált s fel nem vett osztalékok és kamatok összegei;
- c) a tartalékalap kamatai;
- d) egy a szabályzatban megállapítandó s évenként az üzleti bevételekből veendő összeg.

Ha a tartalékalap összeget eléri, a d) alatti áthelyezések a közmunka-minister jóváhagyásával mindaddig elmaradhatnak, míg az alap egy teljes évi járulékkal nem csökkent. Az értékpapírok, melyek a bevételezett s azonnal kiadásra nem kerülő összegek gyümölcsöző elhelyezésére beszerzendők, a szabályzat által jelöltetnek meg.

Ha valamely év fölöslege az újítási és tartalékalapba fizetendő járulékok fedezésére épen nem vagy nem teljesen elégséges, a hiányzó összeg a következő egy vagy több üzletév feleslegeiből pótlendő. Eltérések e tekintetben csakis a közmunka-minister beegyezésével engedhetők.

Az üzleti bevételekből a járulékok első sorban az újítási és másodsorban a tartalékalapba fizetendők.

X. Az engedélyes kötelezve van:

- a) üzleti számadásait a közmunka-minister által kiadandó utasítások szerint berendezni, s a kormánynak az ez utóbbi által meghatározandó időben az üzleti zárszámlát és a pénztári könyveket bemutatni;

b) a számadás alapjául a minden év ápril 1-étől a jövő naptári év márczius végeig terjedő időszakaszt venni;

c) a felügyeleti hatóság által statisztikai czélokra szükségeseknek jelzett kimutatásokat, s az ezekhez szükséges nyomtatványokat saját költségén beszerezni, s a felügyeleti hatóságnak az ez által megállapított időközökben felterjeszteni.

XI. Az üzlet megnyitása után engedélyes a pályaudvari építmények megváltoztatása és bővítésére köteles, ha és a mennyiben azt a közmunka-minister a vasuti forgalom s különösen az üzlet biztonságának érdekében szükségesnek találja.

A második vágány helyreállítására engedélyes csak akkor kötelezhető, ha három egymásután következő év átlagos elegybevétele legalább is markra rüg.

Új állomások és megállóhelyek létesítésére engedélyes csak az üzlet megnyitása után következő naptári év kezdetétől számított nyolcz év lefolyása után s akkor is csupán azon esetre kötelezhető, ha a három utolsó év átlagos kilométerenkinti bevétele legalább is mark volt, vagy engedélyes felmerülő nagyobb építési és üzleti költségeinek fedezésére az érdekeltek részéről bizonyos, a közmunka-minister belátása szerint elégséges segélyezésben részesül.

XII. Engedélyes köteles továbbá az alsóbb rendű hivatalki és szolgálai állomások betöltésénél a kiszolgált katonákra, a mennyiben 35 évnél nem idősbek, különös tekintettel lenni s az e tekintetben fennálló vagy még később hozandó törvényes határozmányokhoz alkalmazkodni.

A közmunka-minister kívánatára tartozik engedélyes hivatalnokai számára azon alapelvek szerint, melyek a közvetlen államhivatalnokok stb. nyugdíjazására vonatkozó 1872. évi márczius 27-én kelt törvény hatályba léptéig az államvasutakra nézve fennállottak, szolgálai számára pedig az államvasutakra nézve most és jövőben fennálló alapelvek értelmében nyugdíj- és segélyezési pénztárakat berendezni, s azokhoz megfelelő összegekkel a maga részéről is járulni.

XIII. Az engedélyesnek a postai szolgálat czéljaira szolgáló teljesítményekre vonatkozó kötelezettségei az 1875. december 20-án kelt vasuti postatörvény s ahhoz tartozó végrehajtási határozmányok által szabályoztatnak, azon könnyítéssel

azonban, hogy az üzlet megnyitására következő naptári év kezdetétől számított nyolcz évi időtartamra, a szóban levő törvény 2., 3. és 4. cikkei helyébe a birodalmi kanczellár 1879. május 28-án kelt rendeletében foglalt határozmányok lépnek.

A mennyiben a jelzett idő folyama alatt a pálya viszonyaiban a vállalat bővítése, más vasutakhoz csatlakozása folytán vagy más okokból oly változás történnék, melynek következtében a pálya a legfőbb birodalmi felügyeleti hatóság határozata szerint alárendelt jelentőségű vasuti minőségét elvesztené, a vasuti postatörvény az ahhoz tartozó végrehajtó határozmányokkal együtt minden megszorítás nélkül jut alkalmazásra.

XIV. Katonai csapatok tárgyak s egyéb hadseregi szükségletek szállítása azon szabványok és tételek szerint eszközrendő, melyek a fennállott Északnémet-szövetség államvasutain időről időre érvényesek.

XV. A távirrida-igazgatással szemben tartozik engedélyes mindazon kötelezettségeket elvállalni, melyek a fennállott Északnémet-szövetség területén levő vasutak számára megállapítottak, vagy később megállapíttatni fognak.

XVI. Szárnyvonalak általi csatlakozás a pályához, valamint utóbbinak egészen vagy részben közös használata külön megállapítandó, esetleg a közmunka-minister által jóváhagyandó, teher és pályadíjtételek fizetése mellett más vállalkozóknak is megengedtetik.

XVII. Engedélyes tartozik saját pályájának üzletét valamely csatlakozó vasut igazgatóságának évi, átlag az öt utolsó évben elért tiszta bevételnek megfelelő s a befektetési tőke legalább évi $4\frac{1}{2}\%$ -ját tevő rente kikötése és fizetéseért átengedni, ha az üzlet ily átengedését közforgalmi érdekekből a közmunka-minister szükségesnek találja. Tiszta bevételnek azon összeg tekintendő, melylyel az üzletbevételek az illető számadási évben az igazgatási, fentartási és üzleti költségeket, az újítási és tartalékalapokba történt áthelyezések beszámításával, az ezen alapokból fedezendő kiadásoknak azonban kizárásával, meghaladják.

XVIII. Ha a közmunka-minister, illetőleg a legfelsőbb

birodalmi felügyeleti hatóság nézete szerint azon feltevések, melyek szemmeltartásával a pályára nézve, ennek engedélyezése alkalmával az alárendelt jelentőségű német vasutak számára fennálló pályarendtartás alkalmazhatónak nyilvánított, elesnének, engedélyes köteles tetszése szerint vagy a pálya építési berendezéseit és üzletét a fővasutakra érvényes határozmányokhoz képest átalakítani, a mennyiben pénzügyi viszonyai ez átalakítás keresztülvitelét a közmunka-minister belátása szerint megengedik, vagy pedig ez esetre a pálya tulajdonát és üzletét a befektetési tőke megtérítése mellett, vagy pedig a pályának csupán üzletét a XVII. cikk végén említett rente fizetéseért egy más vállalkozónak átengedni.

XIX. Az engedélyokmány a bevezetésben megjelelt alapító bizottság részére csak akkor adatik ki, ha előbb az összes részvénytőke aláírása hitelesített aláírási jegyek betérjesztése által a közmunka-ministernek kimutattatott s egyuttal az aláírók hitelképessége is általa eléggé bebizonyítottnak találtatott, ha továbbá az engedélyezési feltételekkel teljesen összhangzásba hozandó társulati szerződés az államkormányhoz felterjesztetett és az összhangzás megállapítottatott, s ha végül a VIII. 4. alatt előírt óvadék és elzálogolási okmány letéteményeztetett.

Mától számítandó havi záros határidő alatt az államkormány által az engedélyezési okmánynyal összhangzónak talált társulati szerződés a kereskedelmi jegyzékbe bevezetendő, mely célra az engedélyokmány egy példánya és a kormánynak az összhangzást bizonyító nyilatkozata az alapító bizottság által a kereskedelmi törvényszéknek bemutatandó.

E bejegyzés kellő időben megtörténvén és a társulati szerződés nyomtatott példányainak felmutatása által kimutattatván, jelen okmány az 1872. évi ápril 10-ki törvény értelmében kihirdetendő.

Ha ellenben a bejegyzés a jelzett záros határidőben meg nem történik, a jelenleg megadott engedély megszűntnek tekintendő, mely esetben azonban az óvadék visszaadandó.

Osztrák törvényjavaslat a vidéki érdekű vasutak részére nyújtandó kedvezmények tárgyában. 1. cikk. A kormány felhatalmaztatik, hogy új helyi vasutak (másodrendű, vicinális sat. vasutak) engedélyezésénél ne csak az építés és felszerelés tekintetében engedélyezhessen minden lehető könnyebbitést, hanem az üzletre vonatkozólag is eltekinthessen az 1851. november 16-ki vasuti üzletrendtartás s az idevágó utólagos rendelkezésekben foglalt biztonsági intézkedések alkalmazásának követelésétől annyiban, a mennyiben ez, tekintettel a fennálló speciális forgalmi és üzleti viszonyokra s különösen a megállapított mérsékelt menetsebességre, a kereskedelmi ministerium belátása szerint megengedhető.

2. cikk. A kormány felhatalmaztatik továbbá, hogy a helyi vasuti vállalatokat a posta ingyenes szállításának a vasuti üzletrendtartás 68. §-a s az 1854. szeptember 14-én kelt vasuti engedélyezési törvény 10. §-ának *f*) betűje alatt kikötött, valamint a rendőri s jövedék-hivatali felügyeletből eredő több-költségeknek a vasuti üzletrendtartás 89. §-án alapuló, s végül a hivatalos helyiségeknek ingyenes helyreállítása és fentartásának kötelezettsége alól felmenthesse.

3. cikk. Hasonló kedvezmények (1. és 2. cikk) az építés és üzletre vonatkozólag a kereskedelmi ministerium által már fennálló vasutak részére is engedélyezhetők, ha azokon, vagy egyes szárny- vagy összekötő vonalaikon a helyi vasuti üzlet mérsékelt menetsebességgel alkalmaztatik.

4. cikk. A helyi vasutak üzleténél túl nem léphető menetsebesség minden egyes esetben a kormány által állapítandó meg. Az egyes helyi vasutakra nézve a betartandó menetsebesség számszerű korlátozását tartalmazó minden törvényes határozmány hatályon kívül helyeztetik.

5. cikk. Országutaknak helyi érdekű vasutak építésére felhasználása megengedhető, a mennyiben a pálya üzlete által a közuti forgalom biztonsága nem veszélyeztetik. A közutak használatának megengedhetősége és feltétele a közutak feletti s a vasuti felügyeleti hatóságok közt egyetértőleg állapítandók meg. A vámjövedék fennállásából felmerülő kötelezettségeken kívül a közut használatáért mi sem fizetendő. Az igénybe vett közutrész rendszeres fentartásának rendes, valamint a szóban

levő használat következtében netán felmerülő többköltségei, nemkülönben a közuti forgalom megzavarása vagy veszélyeztetésének meggátlása czéljából szükséges intézkedésekre megkivántató kiadások is a helyi vasuti vállalatot terhelik. Más nyilvános utak is igénybe vehetők, az azok fentartására kötelezettek beleegyezésével, helyi vasutak helyreállítására.

6. cikk. Szerződések, telekkönyvezések, beadványok és egyéb okmányok, melyek által egy tervezett helyi vasut létrejövetelét feltételezve, ennek javára földterületek átengedése, dologi jogok átruházása, építési és üzleti anyagok szállítása, készpénz-fizetéseknek részvények átvétele mellett vagy a nélkül történő teljesítése, vagy pedig a hozzájárulás bármiféle más módja és neme, s végül a közutak használatának feltételei vagy biztosítéki kötelezettségek megállapíttatnak, illetőleg kiköttenek, teljesen illeték- és bélyegmentesek.

7. cikk. Helyi vasutak engedélyezésének esetén a kormány részéről a következő kedvezmények nyújthatók: a) bélyeg- és illetékmentesség a tőkeszerzés czéljaira, a tőkekamatoztatás, valamint az építés s a pálya az üzlet megnyitásáig szükséges felszerelése és ellátásának biztosítására szolgáló minden szerződés, telekkönyvezés, beadvány és egyéb okmány részére; b) bélyeg- és illetékmentesség a részvények és elsőbbségi kötvények, valamint ideiglenes jegyek első kiadása, továbbá az elsőbbségi kötvényeknek könyvezése s a földbevéáltásnál felmerülő átruházási költségek számára; c) kereset- és jövedelmi adó, valamint a szelvénybélyeg-illeték és minden új, későbbi törvények által netán megállapítandó új adó fizetése alóli mentesség az engedélyezés napjától számított harmincz év tartama alatt. A mennyiben egyes helyi vasutak az állam részéről állami segélyezés vagy más módon még egyéb pénzügyi támogatásban is részesítenének, erre nézve minden egyes esetben külön törvény fog határozni.

8. cikk. E törvény kihirdetésének napjával lép hatályba s érvénye 1882. december 31-ével megszűnik.

9. cikk. E törvény végrehajtásával a kereskedelmi-, belügyi- és pénzügyminister bizatnak meg.

UJ KÖNYVEK.

	frt
Bagehot W. <i>Economie Studies.</i> London 8-rét. 1880.	7.80
Dixon W. J. <i>Probate and Administration Law and Practice, in common Form and cont. Business.</i> London 1879. 8-rét	15.—
Gareis C. <i>Das deutsche Handelsrecht.</i> Berlin 1880. 8-rét	4.20
Giordani G. <i>La Giurisprudenza della Commissione centrale in materia d'imposta sui redditi di ricchezza mobile e sui fabbricati, raccolta ed ordinata. Vol. I. Ricchezza mobile.</i> Torino 1879. 8-rét	2.60
Meucci L. <i>Institutioni di Diritto amministrativo. Vol. I.</i> Roma 1879. 8-rét	3.60
Ochenkowski W. <i>Englands wirthschaftliche Entwicklung im Ausgange des Mittelalters.</i> Jena 1879. 8-rét	3.—
Semler H. <i>Geschichte des Socialismus und Communismus in Nord-Amerika, 1879.</i>	4.20
Somerset, Duke of <i>Monarchy and Democracy</i>	3.60
Stieglitz W. <i>Die Konkursordnung für das deutsche Reich. 1879.</i> 8-rét	9.—
Walker Fr. A. <i>Money in its Relation to Trade and Industry, London 1879.</i> 8-rét	5.40
Wilson A. J. <i>Reciprocity, Bi-Metallism, and Land Tenure Reform, London 1879.</i> 8-rét	5.40

NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

IV. ÉVFOLYAM.

1880.

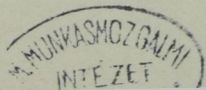
ÁPRIL—JUNIUS.

II. FÜZET.

MICHEL CHEVALIER MŰVEI ÉS EMLÉKEZETE.

Az erkölcsi és politikai tudományok akadémiaja múlt év november 28-án tartott utolsó ülésében Leroy-Beaulieu urtól, a M. Chevalier vejétől egy sürgönyt kapott, mely azon szomorú hirt tartalmazza, hogy ez a jeles nemzetgazda aznap reggel Monplaisir-i (Hérault) kastélyában kimult. Szokás szerint az ülés azonnal a gyász jelvényeibe öltözködött. Az akadémia benne legkitünőbb tagjai egyikét vesztette el, a közgazdaság tudománya pedig egy oly férfit, a ki a legtöbbet tett elveinek terjesztése és alkalmazása körül.

Mérnök, hírlapíró, a College de France tanára, az államtanács tagja, képviselő, szenátor, az Institut tagja — végre korunk egy nagy munkása volt Chevalier, ki birta azon ritka eredetiséget, hogy maga teremtetten magát és életének oly változatosan töltött folyamán, megmaradt ugyanazon eszme szolgálatában: s ez a nagy tömeg helyzetének javítása volt. Ez eszmét szolgáltatta ifjúságában a vállalkozó hevével és vérmérsékletének azzal a kitartásával, a mely neki sajátsága volt, s nem tévesztette azt el szemei elől akkor sem, midőn megteremtőjévé lett az Angliával kötött kereskedelmi szerződésnek. Közreműködve azon régi prohibítív tarifák lerontásánál, melyek elszigetelték Franciaországot és szemben Angolországgal, teljes békében, a hadi állapot egy nemét tartották fenn, mintegy a szárazföldi zárlat maradványaként: Chevalier az első helyet vívta ki azon emberek sorában, kik szolgálták az emberiséget a szabad kereskedelem és a béke műveivel, s törekedtek a népsorsának javítására a vagyonosság emelése és szétárasztása által. Az Angolországgal kötött szerződés: ime, ez az ő legszebb jogcíme a közhálára!



Chevalier született 1806. ápril 13-án Limoges-ben, szerény kereskedő családból. Miután e város lyceumában bevégezte tanulmányait, az École polytechnique-be s innen 1825-ben egy bányászati intézetbe ment, a honnan, mint mérnök, a Nord département-ba küldetett. De nem maradt ott sokáig. Mindenki tudja, mily csodálatos eszmemozgalom volt az, a mi jellemzi a restauratio utolsó éveit. Minden áron el akarták hagyni a járt utat és megújítani mindent, nem csak a színbázat, a regényt, történelmet, bölcseletet, de reformálni akarták a kormányzatot, sőt magát a társadalmat is. És nem riadtak vissza az elmék a legmerészebb gondolattól sem.

A politikai élet körén kívül, mely éppen akkor sodorta el a restauratio kormányát, egy csoport alakult fiatal elmékből, leginkább a tudományos iskolákból, a bankok- és iparvállalatokból ujonezozva, kik bizonyos lenézést tanusítottak a parlamenti küzdelmek irányában, s kik annak ellenében az ipari átalakulásban, a közlekedési eszközök fejlődésében és a hitelintézetekben látták a béke és jólét új korszakának kezdetét. Ez oldalra kell — mondák — irányozni az értelmiséget, s lerontván a mult régiségeit, át törekedtek alakítani a politikai, erkölcsi és vallásos intézményeket és előkészíteni az embereket az »új iparos világ számára«. — Lelkesültek Saint-Pierre abbénak tanai és az encyclopédistáknak az államról való lebegő és üres álmadozásai felett; de Saint-Simon Henrik bölcészetéből iparkodtak az ember és a társadalom kormányzásának tanait és rendszerét levezetni. Egy iskolát alapítottak és megindították a *Producteur*-t, melyre a juliusi forradalom lezajlása után a *Globe* következett, vissza vevén azt a politikai doctrinaireknek azon csoportjától, kiket a forradalom emelt az ügyek élére.

Mint a technikai és mérnöki tudományok iskolájának tanítványa, M. Chevalier nem fojthatta el sympathiáit ezen iskola iránt, mely első sorba a tudományoknak és az iparnak megújítását helyezte; küldött is tehát egy napon a *Globe*-nak egy névtelen cikket, la *Marseillaise de la paix* címmel, mely a maga valódiságában magába foglalta gondolkozásmódjának és irányának minden eredeti sajátságait. A cikk nagy feltűnést keltett; a szerző, a még alig húszéves ifju, felvétetett

a Saint-Simon-féle egyház gyülekezetébe és a Globe-nak szerkesztésével bízott meg.

Ez időtájt ipari kérdésekkel, a közlekedési eszközök javításával és részben a földszorosok átmetszése kérdésével foglalkozott, mely utóbbi különösen kedvencz eszméje volt az iskolának, melyhez tartozott. Egyébiránt megvetette munkatársainak valláserkölcsei vitatkozásait. Az ember még manapság is gyönyörrel forgathatja ezeket a fénylő lapokat, melyek egy neophytának lelkesedésétől ragyognak, melyek a nemzetközi forgalom és kereskedésről »a mennyiben a keresztyén civilizációra tartoznak«, foglaltak magokban nézeteket, melyek azon időben chimaeráknak kellett hogy látszanak, de melyeket azóta a vasutak és a szabad kereskedelem nagyon közönségesse tettek. A Chevalier munkatársai azonban nem jelölték meg határozottan az átviteli eszközök új hálózatát s a földszorosok átmetszése módjait; sokkal inkább el voltak foglalva egy új vallás-erkölcsi codex alakításával. De a régi codex is megmozdult versenytársa ellen. A saint-simonisták menekültek a rendőrség elől, s Chevalier úgy találta, hogy be van bonyolódva — mint a Globe szerkesztője — a hitfelei ellen indított büntető perbe. Szigorú ítéletek hoztak a Herbert Spencer-ek, Bain Sándorok és korunk más »sociologusainak« megelőzői ellen. Az iskola, melyet már előbb belső egyenetlenség emésztett, szétmállott, nem egy jóra való tehetséget hagyva örökölni a positiv tudományoknak, az iparnak és a szépirodalomnak. Chevalier, kit egy évi fogságra ítélték, e büntetésnek előnyére változását nyerte meg; jóakaró befolyások következtében a kormány által az Egyesült Államokba küldetett, hogy ott a közlekedési eszközök rendszerét tanulmányozza.

A híres M. Bertin, azzal a mély emberismerettel, mely sajátja volt, a saint-simonismus által elcsábított fiatal apostolban az írónak és journalistának ritka és vonzó tulajdonságait ismerte fel; szellemet, szolid ismereteket, élénk képzeletet, azonkívül eredeti és festői írásmódot. Felszólította őt, hogy az Egyesült-Államokban tett utazásaiban szerzett benyomásait küldje el a Journal des Débats számára. Chevalier a legnagyobb készséggel fogadta el az annyira hizelgő és némileg váratlan ajánlatot és írni kezdte azokat az »Észak-Ame-

rikai Leveleket (Lettres sur l'Amérique du Nord), a melyek néhány hónap alatt európai hírnevet szereztek neki. Valóban új világ, ismeretlen föld volt az, a termékeny munka és a szabadság által felhalmozott csodák világa, s ezt ő fedezte fel és rajzolta le *con amore* a vén Európa számára. Mert nem találta-e meg az atlanti tengeren túl a mérnök és a Globe szerkesztőjének álmait megvalósulva; az öserdőkön keresztül a civilizáció számára utat törő pionniereket; a gőzerővel épült óriási városokat; bevégzett csatorna és vasuti hálózatot akkor, midőn Franciaországban még a tudósok és politikusok is csak úgy tekintették a vasutat, mint egyszerű játékszer, mely a mulattató fizikába tartozik; és a mi ezeknél még többet ér, azokat a csinos és jól rendezett műhelyeket, melyekben *gentlemanek*nek látszottak a munkások, hol fiatal lányok némely esztendőben tisztességes hozományt voltak képesek keresni, mert nem is emlékezett, hogy hallott volna törvénytelen születésről beszélni? Mily mohósággal olvasták Lowell-nek, az iparos városok e mintavárosának csábító rajzait! Meglehet, hogy a festő szebbítette a képet, de jóhiszeműleg tette, másfelől Amerika még nem kölcsönzött annyi tőlünk s nem ment oly szélsőségekbe; s a mi régi tilalmi rendszerünk a maga rohamosan növekvő tőkái és elszegényedett tömegeivel, az ipart még csak mint valami árkádiai állapotot tüntette fel, melyet réges-régen elveszített.

Ezen utazásnak az Egyesült-Államokban, nemcsak az az érdeme van, hogy megismertette egész Európát a polgárisodásnak egészen új eszméivel s az amerikaiak hatalmával, de befejezte és megigazította magának az utazónak gazdasági nevelését is. Tanai lényegesen tekintélyesebbek lőnek. A saint-simonismus nem tanította meg neki a szabadság szeretetét, csak az Egyesült-Államok műveinek szemlélete közben békült ki vele, s e pillanattól kezdve, ő lett a legerélyesebb és elhatározottabb apostola az ipar és kereskedelem szabadságának.

Nem sokkal Amerikából való visszatérte után, a kormány új missióval küldte Angolországba (1837); itt is — miként az Egyesült-Államokban — észrevette, hogy a magánkezdeményezés műve volt, hogy a közlekedési eszközök minden ágában oly

bámulatos hálózatot lehetett teremteni, míg Franciaország — szabályszerű hagyományaiba nyugózva — határozottan egy helyben maradt.

Ily viszonyok között megértetni törekedett a közönséggel, hogy a verseny korszakában, a melyben vagyunk, nagyon veszélyes dolog, magunkat versenytársaink által túlszárnyaltatni; közrebocsátotta tehát könyvét: Franciaország anyagi érdekeiről; a köz munkák, országutak és a vasutakról (*Des intérêts matériels en France, travaux publics routes, chemins de fer*), mely négy következő kiadásban jelent meg és nagyon sokat tett arra nézve, hogy napirendre tűzessenek azon nagy művek, melyekre később a *Globe*-nak két másik hajdani dolgozótársa, *Pereire Emil* és *Izsák uraknak* kelle megadni az erélyes lökést.

Chevalier hirneve napról napra növekedett s annak köszönheti, hogy kinevezték *maitre de requêtes*-nek, az államtanácsba és nemsokára soron kívüli tanácsossá (rendkívüli szolgálatban) 1838-ban, s hogy *Rossit* ő követte a nemzetgazdaság tanszékeben a *Collège de France*-ban (1841), hogy a legfőbb kereskedelmi tanács tagja lett, végre hogy *Aveyron* követévé választotta 1845-ben.

Azon előadás, melylyel a tanfolyamot megnyitotta, s melyet a *Journal des Débats* és a *Journal des Économistes* közöltek, gazdasági irodalmunk legbecsesebb darabjai közé tartozik. Daczára annak, hogy *Chevalier* nem volt szónok (előadása egybangu és egy kissé dagályos s a kifejezésekben bizonyos mértékben darabos volt), emelkedett irálya s a nemes hév, mely átvonult minden beszédén, nagyon mély benyomást gyakoroltak a hallgatóságra; idézhetnénk akárhányat hallgatói közül, kik midőn egyikét azon szép előadásoknak, melyekben a tanár lelkesülten irta le, hogy az ipar haladása a tömegek felszabadításának eszköze, elhagyták, ifjui lelkesedéssel kiáltották fel: Én is nemzetgazda leszek! Kedvencz tárgya volt *Chevalier M.*-nak feltüntetni a termelés hiányait, a fejlődés szükségszerűségét s annak eszközét és módját. Vajjon nem volt-e — a mint azt *Ch. Dunoyer* a *Munka szabadságáról* (*La liberté du travail*) írott szép könyvében oly jól bebizonyította — az ipar

haladásának lényeges feltétele éppen a munka és kereskedés szabadsága?

Angolország győződött meg legelőször ezen igazságról; felhagyott a régi védvamos rendszerrel, és egy még ismeretlen közgazda, Bastiat, a Landes département földéről, fedezte fel Franciaország előtt, a gabonatörvény elleni szövetség apostolainak, Richard Cobden, John Bright, W. J. Fox-nak neveivel együtt, ennek a mozgalomnak fontosságát, a mely inaugurálta a free trade korszakát. A Cobden et Co. Ligue szerzője napról napra jelentékenyebb helyet foglalt el a nemzetgazdák kis csoportjában és új életet vitt abba; d'Harcourt herceg elnöklete alatt megalakult az Association pour la liberté des échanges, melynek sikerült igazgatótanácsába a tudomány minden kitűnőségét: Dunoyer-t, Blanqui-t, Renouard-t, Say Horace-ot, Faucher Leon-t, Wolowski-t, Chevalier-t, Bastiat-t, J. Garnier-t s többeket megnyerni.

Egy nap, midőn a bizottság küldöttségileg Guizot-hoz, az államtanács elnökéhez ment, ez azt a rokonszenvező, de alkotmányos választ adta nekik: »Csak legyenek erősek és mi is támogatni fogjuk önöket.«

Bár Chevalier nem volt a bizottságnak tevékeny tagja tanári állása miatt a Collège de Franceban, mégis különösen ki volt téve a védvamosok támadásainak. De ő készen volt a válaszokkal s technikai ismereteinek köszönhető, hogy elleneit saját területükön verte meg és megmutatta nekik — a mit a tapasztalat csak megerősített, — hogy ők megelégedtek volna a régi anyag megújításával és a nemzeti gyakorlatra hagyták volna, hogy tartsa távol a külföldi versenyt. Ez a polémia erősítette a tettekre és lelkesíté a tanulmányokra.

Azonban kitört a februári forradalom 1848-ban és tüstént véget vetett a szabad kereskedelmi agitációknak, mivel hogy a socialismus lármás és meddő követelései foglaltak tért. Az utópiák ezen apály- és dagályszerű mozgalma így ment néhány hónapon keresztül, mialatt Louis Blanc mintegy hivatalossá tette a socialismust Luxemburgban, s hivei küldöttségileg a városházára mentek, követelendők a munka szervezését; Victor Considerant négy éji ülést kért a nemzetgyűléstől, hogy azt Fourier rendszerére áttérítse; Pierre Leraux azt bizonyítgatá,

hogy a társadalom üdvének kérdését nem kell a hizlalás kérdésének tekinteni; Proudhon szervezte a kamattalan kölcsönt és rosz éjszakákat csinált a tulajdonosoknak. De bár ezek viszálykodásban is álltak egymással a társadalom újrateremtésének eszközei felett, akkor mégis egyesültek, midőn arról volt szó, hogy a régi nemzetgazdaságtan ellen beszéljenek és azt a kárhózatós versenyt ócsárolják. A régi nemzetgazdaságtan felvette a kesztyűt s elég naiv volt elmenni a városházára, hogy az »első rendű tápszerek felszabadítását« kérje; a városházán, a hol kénytelenek voltak átengedni az elsőséget a boulognei mosónőeknek, a kik eljöttek, hogy a bér emelését kérjék az ideiglenes kormánytól. Ily viszonyok között a nemzetgazdák elnapolták a szabad kereskedelem terjesztését, hogy védelmezzék a fenyegetett társadalmat a socialismus ellen. Chevalier jó példával járt elől.

E miatt történt, hogy határozottan elbocsátották; az ideiglenes kormány, engedve a socialisták és a védvamosok által a Collège de France hirneves tanára ellen folytatott egyesült támadásoknak, elmozdította őt a tanári székből *); de a tanszék helyett eszméinek hirdetőiül fennmaradtak a Journal des Débats lapjai, a honnan nem üzhették el őt, s a mely még inkább, mint a Collège de France-é, megegyezett tehetségének természetével. 1848. márczius 26-ki kelettel a munka szervezéséről cikksorozatot (Lettres sur l'organisation du travail) kezdett írni, melyből nem sokára egész kötete lett legelső helyre sorozandó műveinek. Ez a könyv még ma sem avult el, és még ma is haszonnal olvasható. Chevalier alaposan megtámadta Louis Blanc rendszerét, ha ugyan nála rendszerről lehet szó és a »társadalmi feloszlás« (liquidation sociale), a jövedelem egyenlő felosztása (de l'égalité des rétributions) eszméje ellenébe állította eszméjét, melyet előadásában már előbb kifejtett: a termelés hiányai és a leggazdagabb nemzetek »közepes« szegénységének okairól. A legjobban vezetett statistikára támaszkodva, a francziák közepes jövedelmét naponként 78 centimesre becsülte és hozzá tette:

*) V. ö. Journal des Économistes 1848.

»Két módja van annak, hogy a tulajdonból azoknak is jusson, a kik abból nem bírnak: a fosztogatás és a takarékosság.

A fosztogatás, még ha teljesen kifosztják is önök a birtokost a szomszédja javára, még se fogja eltörölni a szegénységet. Csupán a szerepek cserélődnek meg: a szegény gazdaggá, a gazdag szegénynyé lesz. Mindenkinek a közösbe való dolgozása, feltéve hogy ez az erőszak a kivitelben nem fogja nagyon csökkenteni a termelést, lerontván a bizalmat, mely életető nedve az iparnak, nem fog-e még többeket tenni szegényekké? Az általános szegénység lesz a tiszta haszon. És jut minden francziának naponként 78 centimes táplálkozásra, ruházatra, háztartásra, taníttatásra, élvezetekre, a mikhez kell a gazdasági kiadásokat is számítani, a melyeket meg kell tenni a jövő érdekében. De ez az általános elkobzás csalhatatlanul csökkenteni is fogja a termelést, még pedig rendkívüli mérvben, fele vagy tán épen kétharmad részben. S ez a legborzasztóbb nyomor rendszere lesz.«

Szerencsétlenségre csak nagyon kevéssé hallgattak a józan ész e szavaira azok, a kikhez intéztettek; de Chevaliernak volt elég bátorsága hallatni azokat oly időben, midőn a józan ész nem volt népszerű. Ezt a bátorságot, mely abban áll, hogy az igazságot elibe tesszük a népszerűségnek és hogy ellene szegülünk az uralkodó napi szenvedélyeknek, hogy mily nagy mértékben bírta Chevalier, annak nemsokára tiszteletre méltó bizonyosságát adta egy elhatározó pillanatban. A socialisták uralma letűnt, s a Collège de France tanára a nemzetgyűlés szavára ismét elfoglalta tanszékét és mi 1849-ben ott látjuk őt izgatni a mellett, hogy a francia termények kiállítása nemzetközi iparkiállitássá alakíttassék át. De a védvamosok nem késtek ezen hazafiatlan eszme ellen izgatni és Angolországnak engedték át a dicsőséget, hogy a világkiállítások korszakát ő nyissa meg.

Azon ismeretes kísérleteknek: bebizonyítani, hogy Chevalier azért fogadta oly könnyen a császári kormányt, mivel a Saint-Simon iskolájába volt elmerülve, nem örültek barátai. Ő abban a csalódásban ringatta magát, hogy a híres bordeauxi program: a császárság a béke! valósággá lesz; ez illusiót nemesen érvényesítette 1870-ben, midőn a senatus tagjai között nyilván-

nosan egyedül ő szavazott a háboru ellen. Hozzá tehetjük még, hogy a császárság mellé sorakozva, őt nem személyes nagyra-vágyás lelkesíté; ő hitte — s e hitét az események igazolták, — hogy a császárság nem lesz a kamarák védvamos szövetségének uszálybordozója, mint milyen az előbbi kormány volt. S mialatt újult erővel kezdte meg a harczt a tilalmi rendszer ellen, a Journal des Débats-ban közzé tett újabb cikksorozatban az 1851-ki világkiállítás fölött elmélkedve, alkalmat vett magának, hogy megmutassa, miszerint a nagy francia ipar nem szorul védekezésre a zangol verseny ellen, melyet a védvamosok ellenállhatlannak tüntettek fel. »Ez oly pont, — mondja ő — melyre nézve fontos, hogy jól megállapíttassék, mert azon pillanattól kezdve, hogy mi az iparban a legelőrehaladottabb nemzettel egyenlők vagyunk, következik, hogy ingadozás nélkül jó eredményt várjunk a szabad kereskedelem befogadásától, kivált ha tekintettel a versenyben hátramaradottabb üzletek bizonyos számára, az átmenetet ügyesen visszük keresztül.« Ebben az időben bocsátotta közre »A védvamos-rendszer neve alatt ismert kereskedelmi rendszer vizsgálását«,*) melyben szokása szerint a tények meggyőző érveivel czáfolta meg a szabad kereskedelem elleneinek gyámoltalan állításait és pessimistikus jóslatait. — Befejezésül a tarifák reformjáról egy tervezetet vázolt, mely lényegesen alkalmaztatott az 1860-ki kereskedelmi szerződésben.

De ezt az újítást nem volt oly könnyű keresztül vinni, mint kigondolni. 1856-ban egy törvényjavaslat nyújtatott be, melynek célja a tiltó vámok emelése volt, de oly rosszul fogadtatott a törvényhozó test részéről, hogy a kormány jónak látta azt visszavonni s azon ígéretet tenni, hogy nem fogja a vámokat emelni öt év eltelte előtt. Másrésről III. Napoleon császárnak sem nagyon tetszett a szabad kereskedelem, a mely nem hizeleghette be magát azzal, hogy »napoleoni eszme« volt; ő maga »a czukor-kérdés fejtegetésében« (Analyse de la question des sucres) ezt a csak közepszerűleg bátorító phrásist irta a szabad kereskedőknek: »Ha Franciaországban a szabad kereskedelem követői a gyakorlatba át mernék vinni vészes elméle-

*) Válaszul Thiersnek egy nyilvános felolvasására.

teiket, Franciaország elveszítene gazdagságából valami két milliárdnyi értéket. Két millió munkás maradna munka nélkül s kereskedelmünk megfosztatnék attól a jövedelemtől, mely befoly az elsőrendű anyagszerek ama roppant mennyiségéből, mely behozatik, hogy kézműiparunkat táplálja.« Megerősítette ezen prophetiákat azon kissé merész aphorismával: »Helyesnek tartom kimondani, hogy az árúk mennyisége, melyet egy ország kíván, egyenes arányban áll az á g y u g o l y ó k számával, melyet ellenségei ellen küld.«

Mégis — mint korunk államférfiainak nagy része — III. Napoleon nem tulajdonított mást, mint másodlagos fontosságot a gazdasági kérdéseknek s azok iránti elhatározásait alárendelte ingadozó politikája követelményeinek. Az angol szövetséget, az Orsini-féle merénylet és az »ezredek« híres folyamodványa által nagyon megindíttatva, jónak látta megerősíteni. Chevalier e jó hangulatról értesülve, azt a szabad kereskedelem előnyére fordítani vállalkozott s 1859 nyarán Angolországba utazott, hogy a *free trade* párt fejét, Cobden Richárdot megnyerje arra, hogy működnek közre vele a két ország között egy kereskedelmi szerződés létrehozásában. De váratlan és erős akadályokba ütközött. Cobden ellensége volt a kereskedelmi szerződésnek. »Szükséges volna, monda, hogy Angolország, midőn ezt a szerződést megkötí, részletes ígéretet kapjon Franciaországtól, hogy területén, a hol az 1846-ban teljesen átdolgozott védvámreformokat hozta be, minden nemzettel ugyanazon szellemben fog szerződést kötni.« Chevaliernak kellett neki megmutatni, hogy a reform nem létesíthetnének máskép, mint kereskedelmi szerződés által s hogy másfelől mindig Angolország vonakodott a *free trade* elvei szerint minden nemzetre kiterjeszteni azon előnyöket, melyeket Franciaországnak engedett. — Cobden végre meggyőződött ez okoskodás helyessége felől s ettől fogva tevékeny részt vett a szerződés körüli tárgyalásokban. Ezen tárgyalások történetét maga Chevalier beszéli el Bonamy Price urhoz, az oxfordi egyetemen a nemzetgazdaság tanárához intézett levelében. *)

*) Journal des Économistes, 1869. február.

Cobden Párisba utazott és a császárral titkos tárgyalásokat folytatott, mert III. Napoleon — a mint mondják — soha se tudott felhagyni conspiratori szokásaival. Cobden meg volt lepette, s egy Palmerston lordhoz intézett igen érdekes levelében (mely újabban Mme. Salis Schwabe által közzététetett) ezen gyanus eljárást s az ügyvitelnek ily titokzatos módját az erkölcsi bátorság hiányának tulajdonította: » . . . Épen úgy, mint majdnem minden francia ismerősömben, barátom Chevalier kivételével, magában a császárban hiányzani látszik az erkölcsi bátorság. Nagy súlyt fektet arra, hogy teljes hallgatás tartassék fenn. Különös dolog! Fould maga mellé collegái közül bármelyiket óhajtaná Rouher kivételével, a ki nem ért azon ügyekhez, melyeket nekünk tárgyalnunk kell. Mulatságos látni, hogy azok az emberek, kik nem haboznak elleneiket ágyaikból a börtönbe hurczoltatni, midőn a nyers erőszak hasznukra válik, annyira hiányával vannak az erkölcsi bátorságnak, hogy ma rettegnek a védvamosok jelentéktelen csoportjától; de így van az.« *)

Midőn a titok közhirrre lett, a védvamosok heves panaszkokban törtek ki; de már későn, mert a szerződés meg volt kötve és a sok hiba között, melyet a császár elkövetett és a melyek őt magát is örvénybe rántották, ez a kereskedelmi szerződés az, mely ha a napi politikának tetszését nem is nyerte meg, mégis megmaradt és meg is fog maradni legszebb művének; ennek tulajdonítható kiszámíthatlan mérvben, Franciaország ipari és gazdasági fejlődése, az emelte a forgalmat a két ország között 400 millióról 1,700 millióra, sőt a mi érdekes! a helyett hogy — a mint a védvamosok mondták — az angol áruk elárasztának piacainkat és elnyomnák iparunkat, inkább — mint Chevalier állította — a francia áruk azok, melyek »elárasztották« Angolországot, francia árukból Angolországba való kivitel kétszerese vagy háromszorosa a Franciaországba bevitt angol terményeknek. 1878-ban Franciaország kivitele Angolországba, a britt termények bevitele Franciaországba s a külföldi és gyarmati termények újra kivitele volt 67.964,854 font st., a mi frankokban 1,699.371,350 frank. Az 1847—1856

*) Richard Cobden, notes, correspondances et souvenirs, par Mme Salis Schwabe, Paris, Guillaumin et Cie.

tíz év alatt a forgalom Francia- és Angolország között soha sem haladta meg átlag a 406 milliót.

1867-ben a világkiállítást rendező bizottságba neveztetvén ki, Chevalier magára vállalta a Nemzetközi jury jelentése bevezetésének megírását (*Introduction aux rapports du jury international*); talán ez a legtekintélyesebb műve, melyben az ipar-kérdésekben való szakképzettség a gondolatok és az irány szépségével párosult. Egy nagyobb táblázatban összefoglalva eszméit a tömeg jóléte fejlődéséről, vagy a mint ő mondá, a harmadik rend másik felének részvételéről az ipari haladás folytán sokszorozott vagyonosodásban, a népek békés összeműködéséről, mely a tökélyesbitett közlekedési eszközök és a szabad kereskedelem által valósított meg: ez eszmék azok, melyek őt egész életében foglalkoztatták, s melyek életének szenvedélyét képezték, és nem is szüntek meg azok őt foglalkoztatni utolsó napjáig. A császárság ledölte után vissza vonulva a magánéletbe, 1875-ben elfogadta egy társaság elnökségét, mely a Francia- és Angolország közötti tengeralatti csatorna ügyében tett tanulmányokat és erősítette a fogyatkozó erőket arra a munkára, mely gondolatában a kereskedelmi szerződést befejezte és biztosította.

1851 óta az Institut tagja, a nemzetgazdasági társulat elnökeinek egyike, tanár, író, a legtekintélyesebb tanító volt Chevalier, s egy és ugyanazon időben a tudomány legragyogóbb és legfáradhatlanabb terjesztője; korunk legelső rangú nemzetgazdái között kitűnő helyet foglalt el.

S midőn szellemének fényes tehetségei világhírű nevet szereztek neki, jóakaró és nyílt jelleme, mindenki szeretetét biztosították számára s e kettőnek köszönheti, hogy az emberek között csak bámulókat és barátokat számlált.

MÁNDY LAJOS.

(G. de Molinary után a *Journal des Économistes*ből.)

A PÁRISI SZABADALMI KONGRESSZUS ÉS HAZÁNK.

A szabadalmi ügyben nagyon hátra vagyunk. A régi patens és a kiegyezési törvény egy pontja mindaz, mi positiv, bizonyos, irányadó nálunk e tekintetben; de törvényünk nincs, csak homályos, zavaros gyakorlatunk. Pedig találmányaink vannak és különösen a külföld találmányait jó lenne teljesen biztos oltalomban részesíteni nálunk is; mert nemzetgazdasági és szellemi fejlődésünket nagyban mozdítaná az elő. Fájdalom, a kormány alig, az irodalom épen nem foglalkozik e kérdéssel, melynek másutt egész irodalma van.

A párisi kiállítás alkalmával részt vettem a szabadalmi kongresszusban annak idején; ott gyűjtött adataimat és tapasztalataimat a kormány rendelkezésére bocsátám. Nem szándékozom az adathalmazt vagy vitás kérdéseket az olvasókkal megismertetni; de a kongresszus főbb határozatait és ezek nyomán létrejött szövetségi tervezet eszméjét most időszerűnek tartom előhozni; mert a kölni és bécsi kísérleteknél sokkal sikeresebb volt a párisi, és mert ennek végrehajtó bizottsága már is sikeres lépést tett a kormányoknál, a francia kormány útján, hogy egy hivatalos conferentia jöjjön — ez ügyben — létre; erre monarchiánkat is felszólíták, azt bizsem: hazánknak is helye van ott; így tehát már a nemzetközi érdek, és még inkább hátramaradásunk, szükségessé teszi, hogy e kérdés nemzetközi állásában a főbb alapeszmékkel és a legújabb nemzetközi eredménnyel, a Párisban létrejött nemzetközi szövetség eszméjével foglalkozzunk.

A szövetségi tervezet főbb pontjait alább ismertetni és bírálni fogom — lehető rövidséggel és általánosságban. De mielőtt erre, valamint a kongresszus eredményére előadnám igénytelen észrevételemet, a kongresszus jellemzésére némelyeket meg kell jegyeznem.

A francia irodalomban egy nagy tekintély, Chevalier megindított, illetőleg felelevenített egy mozgalmat, mely feltétlenül tagadja minden iparszabadalom jogosultságát és célszerűségét. Nem szándékozom, különben is inkább irodalmi becsű, mint gyakorlati jelentőségű, nagybecsű beszédét, melyet a Collège de France-ban tartott, ismertetni, még kevésbé terjeszkezhetek ki azon irodalmi polemiára, melyet felkeltett; csak konstatálni kívánom, hogy a kongressuson, még a francziák részéről sem emelkedett hang ez irány kifejezésére; a svájci küldöttek pedig, mint jelentésükből látom, csak azt a tanulságot meríték ebből, hogy hazájuknak is ajánlják az iparvédelmi törvények megteremtését, megütközve utasítván vissza azon vádakát, melyek első sorban éppen Svájc ellen, mint az, utánzás hazája ellen, emelkedtek a kongressuson. Sőt, a svájciak annyira mentek e téren, hogy éppen az egyik svájci küldött, Bodenheimer szövegezte, indítványozta azon iparszabadalmi szövetségi tervezetet, melyet a kongressus általánosságban és az általa kiküldött állandó bizottság, a kimondott határozatok beillesztése által részletesebben szövegezett. Ugy, hogy a célra nézve oly egyetértés volt, hogy Chevalier nézeteivel csak egy magán uton kiosztott, tanulmányozás végett ajánlható röpirat foglalkozott, melyet a kitűnő Bessemer írt.

Minthogy az alapeszmére és kiindulási pontra nézve a kongressus tagjai közt ily egyetértés volt, az alapelvek közül csak egy pár keltett nagyobb vitát, és a részleteknél fejlett ki tüzelesebb vita, melyet azonban alaposan készítettek elő a megelőző osztályülések. Már előlegesen megkönnyíté a munkát az előkészítő bizottság által készített program. Már ebben fel vannak vetve nem csak azon kérdések, melyeket a kongressus megoldott, de még több is, melyek egyrészét a maga után hagyott állandó bizottság intézett el, részben pedig megoldatlanul maradtak. Még pedig nemcsak általános kérdések voltak ezek, nem csak a találmányok védelmére, de az áruvédjegyekre, mustrákra, kereskedelmi czímre és fényképekre is kiterjedtek; felvetve ezek meghatározását, a letét kérdését, a védelem tartamát, az utánzás büntetését és bíróságát, az adó és illeték kérdését, a nemzetközi behozatal szempontját, szóval a gyakorlati törvényhozás mindmegannyi elemeit. És elismeréssel kell

nyilatkoznom azon nagy készületségről, bámulatos finomságról és gyakorlati érzékről, melyet a kérdések megvitatásában, a németekkel vetekedve a francziák tanusítottak. Nem azzal az általános eszmék után kapkodó és fellezgős frazisokat szerető nembel volt itt dolgom, milyennek a francziát ismerik, de a milyennek a képzett jogászok és pénzügyekkel foglalkozók bizonyára nem fogják tartani; hanem találkoztam oly minutiosus tárgyismerettel, mely csak bámulásra ragadott.

Barrault, Bozerian senator, Charles Lyon Caen, Maillard de Marafy jelentéseiből, Poirier, Leboyer, Wise javaslataiból kimerítően meg lehet ismerkedni azon előaktákkal, melyek a kongressus tanácskozásainak alapját, hatásait és eszmekörének körvonalait képezék. És minthogy itt a tanulmányozásra ajánlható okmányok elősorolásánál vagyok, felemlitem még, hogy a londoni »Trade marke«, a kongressus előtti számaiban, annak előzményeivel és egyes kérdéseivel foglalkozik; továbbá Johnson Edmund előterjesztését az ipari védjegyekről, mely a különböző országok törvényeinek rövid kivonatát tartalmazza, végül az olasz küldött által, Olaszország szabadalmi statisztikájára vonatkozólag beterjesztett füzetet is.

A kongressus ezzel az előkészülettel fogott működéséhez és öt fő momentumra terjeszté azt ki. Először általános határozatokat hozott, melyek a szabadalmi és iparvédelmi ügy minden ágára érvényesek; másodszor: a szabadalmak; harmadszor: az iparvédjegyek, rajzok és minták; negyedszer: a fényképek; ötödször: a kereskedelmi név, jobban mondva czím védelmére vonatkozó határozatait mondá ki. Természetes, hogy a határozatok többnyire transactió eredményei voltak, és így néhol elég szilárd elvi alappal nem bírnak, többször pedig gyakorlati jelentőségük rovására gyengítették meg egyes irányoknak adott concessiókkal; sőt több felvetett vagy szükségképen megoldandó kérdés meg sem érintetett; mert az előzményekből következő, tartani lehete attól, hogy megoldásra nem juthatnak. Így pl. az a főfontosságú és egész irodalmat foglalkoztató kérdés, hogy mi a találmány ujságának jelleme? elő sem fordult; bár mindezen határozatoknál és vitatkozásnál, melyek a bemutatásra, a szabadalom érvényére vonatkoznak, szükségkép ezzel is kellett volna foglalkozni; kerülve lön a birói illetékesség

szintén érdekes kérdése; a nyilvánosság eszközeinek és módzatainak meghatározása; a szabadalmak javításának, a pótlékoknak, továbbá a kisajátításnak; a külföldről behozatal kérdése szintén mellőzve lön. E kérdések megoldása nélkül, gyakorlati eredményre jutni alig lehet. Ennek érzetében, az állandó bizottság végrehajtó albizottsága, a francia bizottság két questionnaire-t készített, melyeket a kongresszus tagjainak szétküldve, azok feleleteit bekérte. Ezek most többnyire beérkeztek Párisba, és ezekből készül a tervezett conferentia számára az anyag.

A hozott határozatokat mi, az állandó bizottságban, beillesztettük egy szövetségi tervezetbe. A munkálatokkal és a tervezettel tüzetesen nem foglalkozom. A határozatok általános jellemzésére fogok e helyen szoritkozni. Ki lön mondva, hogy az ipari találmány tulajdon, melyet nem a polgári törvény teremt, hanem ez csak szabályoz. Az utóbbi clausula régi francia vitakérdés, az ész, jog és történelmi iskola hívei közt, de úgy hiszem, hogy a gyakorlati törvényhozó előtt semmi jelentőséggel nem bír.

A külföldiek és belföldiek egyenlőknek mondatnak ki. E természetes elv ellen is emelkedett ugyan egy-két chauvinista vagy jobban mondva: védvamos hang; de visszhangra nem talált; ki lön továbbá mondva: hogy minden országban egy központi letéti hivatal állítandó fel, minden szabadalom, minta, védjegy számára és ezeket hivatalosan kell a közönséggel közölni egy külön lap által. Ez eszméhez is hozzájárultam, de szomoruan tapasztaltam, hogy külföldön hazánkat önálló országnak nem tekintik és így az 1878-iki kiegyezés azon határozatát, hogy Bécsbe és Budapestre külön kell a szabadalmi kérvényt benyújtani annak, ki a monarchia mindkét felében szabadalmat akar nyerni — valóságos sérelemnek vették. Ugy, hogy kénytelen vagyok, különösen a kormány figyelmét felhívni arra a körülményre, hogy külügyi hivatalunkat a francia kormány már 1878-ban felszólítá, hogy a monarchiában csak egy központi szabadalmi hivatal legyen és ez irányban több irodalmi felszólalás történt már Franciaországban is; így közelebbről is az e kérdésben nagy tekintéllyel bíró Maillard de Marafy gróf is felszólalt, a „L'Économiste française“ 1879. 15-ik számában.

Itt oly támadás van érdekeink és állami önállásunk ellen, mely ellen a védelmet eléggé nem ajánlhatom a kormány figyelmébe.

E nézetek nyilvánítása külföldön vádakat vont reám. Így a svájci küldöttek nagy terjedelmű jelentésében a 72-ik lapon ezt olvasom:

„A legerősebb ellenzéket képezé Hegedüs ur Budapest-ről. A magyarok mindent visszautasítanak, a minek az a látszata lenne, hogy őket teljesen amalgamisálja Ausztriával, és lehet, hogy ez a magyar küldött részéről az autonomia és particularismus érzetének némi túlzása volt; noha nemzetközi téren mozgunk, tehát Magyarország ép úgy volt értve, mint Ausztria.“

Magatartásomnak e külföldi szempontból való bírálatát elfogadom; de kötelességemnek tartom megjegyezni, hogy ellenzésemnek csak kétszer adtam kifejezést, egy nyilvános ülésen, midőn hazámat Ausztria nevével akarák jegyzőkönyvbe venni, és az állandó bizottság tárgyalásaiban, midőn felszólaltam azon eszme ellen, hogy a kongresszus által proklamált elvekből oly következtetés vonassék le, nevezetesen a tervezett szövetkezetnek oly alak adassék, mely egyfelől az állandó bizottság hatáskörét lépte át; másfelől a tervet a legtöbb nemzet részéről elfogadhatatlanná tenné. Így részemről nem tartám elfogadhatónak azt az eszmét, hogy a nemzetközi szövetség szabadalmi ügyekben feltétlenül határozzon és ez az illető országokra, törvényhozásaik és kormányaik minden hozzászólása nélkül kötelező legyen; mert itt jogi és tulajdonkérdésekről van szó, és a nemzetközi viszonyok még épen nem érték el azt az ideális állapotot, hogy ilyesmit határozni és érvényesíteni lehetne.

Ebben állott az én »partikularismusom«. De ebből egyszersem kitűnik az is, hogy a szövetkezet eszméjét elfogadtam, alapeszméiben támogatám, de azt első kísérletképen, fakultatív és tanácsadó, transigáló hatáskörén túl terjesztetni nem tartám célirányosnak.

Visszatekintve az általános elvek fejtegetéséhez, ki kell emelnem a nemzetközi kiállítások alkalmával szükséges külön védelem eszméjét, melynek időtartama a szabadalmi időbe be nem számítandó. Ezt annyival is inkább elfogadhatónak tartom, mert 1872-ben (1872: XXIV. t. cz.) kénytelen volt a magyar törvényhozás

is, egy bár hiányos törvényben, a bécsi világkiállítás alkalmával, erről gondoskodni.

A szorosb értelemben vett szabadalmi ügyben hozott határozatok közül, ki kell emelnem a következő, elvi fontosságúakat:

»A szabadalom mindenkinek saját felelősségére adandó ki. Azonban szükséges, hogy a folyamodó előleges és titkos értesítést nyerjen találmányának ujságára nézve, a végre, hogy tetszése szerint fentarthassa, módosíthassa vagy elejthesse folyamodványát.«

E főfontosságú és annyi tudományos fejtegetés tárgyát képező kérdésben egyengetés és — meggyőződés szerint, — életképtelen transactio jött létre. Mert az utóbbi homályos passus, teljesen megkerüli az »ujság« sokat vitatott kérdését, mely csaknem egy egész irodalmat teremtett. Tudjuk, hogy Németországon, Angliában és Amerikában is ezt a törvényhozások sem kerülték meg; de a francziák itt is félnek az újítástól; különösen annak az eljárásra vonatkozó kihatásától; mert az ujság előleges konstatálása okvetlen vagy az Aufgebot Verfahren-re vagy a patenshivatal hatósági szervezetére vezet. Épen így — csekély módosítással érvényesült a francia felfogás a patens tárgyának meghatározásánál; ugyanis kimondatott, hogy: »Szabadalom tárgyát képezi minden találmány, minden termelési módosítás és termény, kivéve a pénzügyi és hitelügyi terveket és azokat, melyek a közrend és közérkölciség ellen vannak.«

A ki ismeri a francia törvényhozási vitákat a forradalomtól 1864-ig, az megérti, hogy miért kelle az utóbbi önként érthető passusnak a határozatba felvételni; de a határozat első fele azért nevezetes, a mi nincs benne. Tudjuk, hogy chemiai és pharmaceutikai találmányok szabadalmaztatása felett mily éles, nagy vita van; a kongressuson is felmerült az, de a kiváltság bivei nehézség nélkül győzhettek, bár itt a szabadalom kiterjesztése (mert az általános kimondással most először vannak e találmányok is a szabadalmi ügybe bevonva) nagyon óvatosan érvényesítendő.

A harmadik vitásabb eszme, volt az »exploitation obligatoire« elvetése, de azon megszorítással, hogy »közhasznosság

szempontjából a kisajátítás eszméjét el lehet fogadni. Mindazonáltal kisajátítás csak a szóban^o levő szabadalomra vonatkozó külön törvény által lehetséges.« E korlátot elégségesnek tartom és itt a németek ellenében, (kikkel az előleges vizsgálat kérdésében egyetértek) a francziákkal tartok, mert úgy hiszem, hogy messzebb menni a kisajátítás eszméjével, annyi, mint a szabadalmi ügyet megrontani.

Még csak az évi fokozatos adó eszméjét hozom fel, mely szintén elfogadtatott, de bővebb meghatározás nélkül. Ez tökéletes ellentétben áll szokásainkkal és azt hiszem, hogy sokkal tüzetesebb megvitatást, részletesebb megállapítást igényel, mint a milyenben a kongressuson részesült.

Feltűnő az, hogy a szabadalmi időtartam meghatározva nem lön, bár az osztályokban e felett igen hosszas viták voltak; de még feltűnőbb az, hogy ugyane kérdés, bár nagyon határozatlanul »az ipari rajzok és minták«-ra vonatkozó határozatokban megoldatott. E határozatok elseje későbbi törvényhozási meghatározásnak tartja fen az ipari minták és rajzok meghatározását; de a második kimondja, hogy »Az ipari minták és rajzok tulajdonosainak biztosítandó tulajdoni jog, a f o l y a m o d ó t e t s z é s e s z e r i n t, 2, 3, 4, 5, 10, 15, 20, 30 év kell, hogy legyen.« Ez oly csekély gyakorlati jelentőséggel bir, hogy alig volt érdemes határozatba hozni.

Azonban már az ipari és kereskedelmi védjegyekre vonatkozó határozatok sokkal részletesebbek, magát az eszmét is pontosan definiálják, sőt a benyújtásra, utánzásra, illetékre nézve is csaknem gyakorlati törvényhozást pótló intézkedéseket tartalmaznak; úgy, hogy meggyőződéseim szerint a tervezet ezen pontja van legalaposabban kidolgozva; mit különösen azért kell felemlítenem, mert e kérdés nálunk tökéletesen el van hanyagolva. E szerint a jog csak letét által válik tulajdonná; de a szövetséges államok bármelyikében a letét prioritást ad, a többi államokban is.

A jog csak fakultatív; de minden állam jogául ismertetik el, hogy annak használatát kötelezőnek mondja ki. Így lehet: a kereskedelmi név, a hely neve, betű, szám vagy szó valami megkülönböztető alakban, jegy, czimer, bélyeg stb. — szóval minden m e g k ü l ö n b ö z t e t ő j e l.

Részletesen el van mondva az eljárás.

A fényképekre nézve külön törvényhozási intézkedés szükségessége ki lön mondva; de ezek ipari jellegének és a szabadalom 5 évi tartamának kimondásán túl a kongressus nem ment, bár a németek méltó büszkeséggel említhetik fel e téren hozott új törvényüket, sőt a szövetségi tervezet szövegébe a fényképekre vonatkozó határozatok egyáltalában nem is vétettek fel.

Ennyit kívántam a kongressus határozataira és az állandó bizottság működésére nézve megjegyezni. A szövetségi tervezet csak félhivatalosan lön a francia kormánynak bemutatva, minden kötelezettség nélkül ugy e kormányra, mint a többiekre.

A francia végrehajtó bizottság — mint említém — a múlt évben fáradhatlan buzgalommal működött; két rendbeli questionnairet küldött szét, melyek közül az egyik a szabadalmi ügyben a kongressus által meg nem oldott programpontokat és a többi részletesebb kérdéseket tartalmazza; a másik ugy a n ezeket intézi a kongressusi tagokhoz: az ipari rajzok és minták tekintetében. Messze vezetne, ha mind e minutiosus, bár fontos kérdéseket előadnám, csak röviden érintem tehát, hogy azok a letét módozatával, idejével és hatásával, a prioritás kérdésével, a bírói illetékesség és a letéti hivatal szervezetének, valamint a külföldről való behozatal, a szabadalmi időtartam kölcsönös hatása feletti határozatokra vonatkoznak. Érdekes, vitás kérdések, melyek megoldása még sokkal több előkészítést igényel, hogysen egy-két év alatt azokat nemzetközi egyesség alapján, kötelező erő mellett, sikerrel megkísérteni lehetséges lenne.

De ezeket is ismernie kell és megoldania kell a gyakorlati törvényhozónak; és arra nézve a questionnairek is érdeklő fognak birni.

Azonban, ha így csak nagy vonásokban rajzoltam a párisi kongressus és állandó bizottságának működését, ezt csak az eszmekör és irányok ismertetése kedvéért tettem; tüzetes jellemzéstől és a vitás kérdések megvitatásától szándékosan épen azért tartózkodtam, mert e kérdések még nálunk általánosságban is ignoráltak, pedig most már türehetetlenné lön e tekintetben állapotunk; másfelől pedig, miután

a francia kormány felszólítja monarchiánkat, hogy nyilatkozzék egy nemzetközi hivatalos conferentia tartása iránt, és azt hiszem, ez eszmét nemcsak el kell fogadni, de egyszersmind Magyarországnak azon a conferentián önállóan kell megjelenie, nemcsak azért, mert a törvények értelmében önállóság illeti meg, de azért is, mert nem mindenben azonosak érdekei Ausztriával és minket az osztrák felfogástól sokszor inkább az angol és francia felfogáshoz hajtának azok. Azonban e nélkül is, ha a vitás pontok kívül maradnak is, az első hivatalos nemzetközi conferentia határozatain, ezekbe befolyunk kell, mert azoknak későbbi következményei lesznek, és mert végre-valahára alkalom lesz Ausztriával szemben és vele egyetértéssel is, megoldani a mi törvényeinkben is e kérdést, mely eddig nálunk, úgy szólván, absolutistice kezeltetik.

HEGEDÜS SÁNDOR.

FALUSI NÉPÜNK ELSZEGÉNYEDÉSE.

Ismeretes dolog, hogy ha barátinkat egy ideig nem láttuk, sokkal jobban feltűnik minden változás, melyet kinézésükben észrevehetni. Épen úgy van más körülményekkel is, ha valahonnan egy ideig távol éltünk és oda visszatérünk, minden változás, mely az alatt előfordult, nagyobb benyomást tesz reánk, mintha ott maradva, léptenkint kísérhettük volna a dolgok fejlődését.

Ez talán az oka, hogy visszatérvén a külföldről, hol egészségem kedvéért sokáig tartózkodni kénytelen valék, talán jobban meglepett engem, mint másokat, falusi gazdáinknak folyton növekedő elszegényedése.

Azon helység, melyben lakom, 10—15 év előtt jó vagyoni helyzet hírében volt. Jól birták magukat a polgárok, és lehet mondani, hogy inkább vagyonosak voltak. Most csaknem mind mélyen adósságba süllyedtek és egymásután bukásnak indulnak.

Eleinte azzal vigasztaltam magamat, hogy ez valamely localis baj és hogy másutt sokkal jobban állnak a dolgok, de fájdalom, mindazok, kiket kérdezni alkalmam volt, hasonló híreket hoztak.

A múltév termése rossz volt és ez is talán feltűnőbbé teszi az említett bajt.

Hogy egy rossz évnek áldozatul esik a populációnak egy része, ez szomorú ugyan, de természetes; azért nem is szólok a rossz termésnek következéseiről, hanem azon általános, évről évre egyformán és óriási lépésekkel haladó elszegényedésről, melynek elébe mennek e szegény emberek.

Mi lehet ennek az oka? ezt csak tapasztaltabb és tanultabb emberek képesek megítélni és kivált olyanok, kik a köz-

életben és annak tevékenységében részt vehetnek, mit én — (beteg ember lévén) — nem tehetek. Mindamellett meg nem állhatom, hogy fel ne szólaljak, ha csak azért is, hogy talán e tárgy feletti tüzetesebb eszmecserére adhassak alkalmat.

Borzasztó azt nézni, ha igazán úgy van, hogy magyar fajunknak a legérdekesebb osztálya vesztének megy elébe.

Mikor faluról azután Pestre mentem és itt csodálva láttam, hogy szépült és újult fel a város — mi más körülmények közt szokatlan örömmel töltötte volna el szívemet — csak szomorúsággal nézhettem minderre, mivel sokan, kik csak a városban élnek, illúziókba ringattatják magukat nagyszerű haladásunk iránt, melyet sokszor aztán mindenféle frázisok közt emlitenek az ujságok.

Mennyi küzdelembe, mennyi áldozatba került már a magyar népnek és nemzetiségünknek fentartása és most csöndesen nézzük, hogy fajunknak törzsöke oly beteg, hogy ha jókor hozzá nem látnak a honatyák, rothadásnak megy elébe.

Szép az, ha áldozatokat hozunk hazánk irodalmának és a hazai művészetnek emelésére, de mit használ a virágoknak, meg a gyümölcsöknek ápolása, ha tönkre megy a törzsök, melyen ezek nőnek és jövőben is csak úgy nőhetnek, ha a törzsök egészséges marad.

A magyar nemzetnek a törzsöke a jóra való magyar paraszt ember.

Vannak hibái, az igaz. Nem industriózus, nem tud még versenyezni a nyugoti népekkel, munkája változékony, néha igen megfeszített, néha igen lankadó, a pénzhez nem ért és nem jól számít stb. stb. Tudjuk mindazt, mit erről mondani lehet, de ismerjük is azon józan észt, azon helyes, egyenes ítéletet, azon világos és szabatos kifejezést, melylyel bámulatra gerjeszti a kérdezőket válaszaival, és azon nemes önértéket, mely őt jellemzi. Nem csak mi magyarok, de minden külföldi, kinek alkalmá volt a magyar parasztemberrel megismerkedni, kénytelen volt becsülni és megszeretni a mi népünknek ezen eredeti osztályát.

Ő most szabad honpolgár, in theoria senkitől sem függ, megszűntek mindazon kötelek, melyek szabadságát korlátoz-

ták, és azóta, hogy ezt elérte, elég idő járt le, hogy felfogni tanulhatta állását, megismerkedhetett annak szokatlan oldalaival, és keresztül gázolhatott azon nehézségeken, melyek minden, még a legüdvösebb rögtöni krizist is kísérik. És mégis mi az eredménye?

Előbb négy lovon járt, most sokszor örül, ha befoghatja tehenét, de mi több, még mindig sülyed és sülyed.

A hova néz az ember, csak adóexecutióról van szó, és mi égbekiáltó: néznie kell a szegény embernek, hogy vagyona, melyet tőle elszednek, az értéknek nem csak fele alatt, de sokszor tizedrésze alatt is kél el, úgy, hogy mindenét elveszti, sokszor jelentékeny értéket, csupán néhány forintnak kielégítésére.

Hogyan van, hogy ilyen állapotról többet nem szólnak? nem irnak? Hogy ezen kérdés nincsen előtérben? Hogy a kormány, meg a honatyák mindenek előtt ezen kérdésen nem törik fejöket? . . . Ezt nem értem.

Ha pedig állást nem foglalunk szemközt ezen pusztító nyavalyával, mely hontalanná teszi a magyar társadalomnak ezen legszamosabb, leghasznosabb és legtöbb figyelemre méltó osztályát, és ha mindent el nem követünk, mi erőnkől kitelik, magyar parasztgazdáink megmentésére, ezeknek végromlása a legrövidebb idő alatt bekövetkezik.

Ha valamely külveszélyről van szó, ha említik a muszkát, vagy ha reactióról szól valaki, vagy akármi másról, mivel hazánkat vagy nemzetiségünket veszélyeztetve hiszszük, akkor mindenhonnan felszólalnak az emberek és összeállnak, közreműködnek és legnagyobb áldozatkészséggel neki fognak, épen úgy, mint ha egy faluban tűz támad és mindenki siet a veszedelem helyére, dolgozik, segít, ment, hogy tovább ne hasson a láng.

És ime, itt előttünk összeroskad hazánknak, nemzetiségünknek és nemzetünknek törzsöke! És mi történik annak megmentésére?

Tudom, hogy nehéz ilyen dolgokon segíteni. Tudom, hogy a kormány a legjobb akarattal sem képes egyszerre megváltoztatni a körülményeket, vagy talán csak tüstént enyhíteni is a bajon.

Tudom, hogy a nemzetgazdászati, a jövőnek e nagy tudománya, eddig csak eszes theoriákat tudott kifejteni, de fiatal lévén, még kevés practicus eredményt tud felmutatni. Máskép ez legalább élet törhette volna azon nagy krízisnek, melyet krachnak neveznek és melynek következése alatt még mindig szenvedünk, a nélkül, hogy e tudomány csak legkevesebbet tudott volna segíteni. Tudom mindezt, de tudom azt is, hogy ha az emberek összetartva, egy célnak neki indulnak, hogy ha minden osztályok, vállalat vetve, egy irányban megindulnak, csodákat tehetnek.

Sok példát említ a történet oly esetekről, hol egy kis nemzet bámulatra gerjesztette a világot energicus védelmével, melylyel a leghatalmasabb ellenséget vissza tudta utasítani, azért erősen hiszem, hogy ha igazán úgy van, mint nekem látszik, t. i. hogy veszedelemben van nemzetünk törzsöke, hogy akkor, ha e célzt felismerve, közös akarattal és szeretettel hozzáfogunk a munkához, utat-módot találhatunk e veszedelem meggyőzésében.

Az első teendő, szerintem, a tényállás világos felismerése volna; erre pedig az eszmecsere vezethet. Ha mindenki, kinek erre alkalma meg ideje vagyon, tapasztalásait és observatióit közli, elmondván, hogy környékében hogyan állnak a dolgok, mit lát, mit tapasztal, annyi adatokat lehetne gyűjteni, hogy ezeknek zöme már nagy világot vethetne és komoly conclusiókra adna alkalmat. Ha pedig a betegség egyszer fel van ismerve és kellőleg megvitatva, akkor könnyebb lesz az eszközökről gondoskodni, melyek a bajon segíthetnek.

Mindenek előtt constatalni kell azonban a betegségnek mibenlétét és fokát és azután annak okait.

Ismereteim csekélységénél fogva nem érzem magamat hivatva e fontos kérdések fejtegetésére.

Eszmecsereképen csak egyet akarok felhozni, mi nekem rövid kutatási és kérdezősködési időm alatt feltűnt.

Ugy látszott nekem, mintha azon okok, melyek szegény falusi népünknek létét leginkább aláássák, nem annyira közvetlen okok, mint közvetettek.

Az adó nagy, de nem az öli meg őt, hanem a sok ki-

számíthatatlan indirect megadóztatás, mely őt váratlanul meg-lepi mindenholnan.

A jó és rendes magyar paraszt ember, bizonyos mértékben tud számítani a szokott tényezőkkel, gabonájával meg marhájával, az adót is végre ki tudja szorítani és arra készülni képes, hanem a számtalan kisebb adóztatások és kiadások azok, a mikkel ő elbánni nem képes. A sokféle illeték, perköltség, stempli, az orvos, az iskola és kivált a községi jegyzők annyi sokféle fizetésekre szorítják a szegényt, hogy velök megbirkózni nem képes, mert nem ismeri, nem tudja felfogni és nem képes vele számítani. Ő nem örökölhet, nem osztozhat, nem házasodhatik, és nem szerződhetik semmiről a nélkül, hogy számtalan kontók meg nem lepnék őt, melyekről alig álmodott, nem is számítván a közjegyzőknek (ezen, a mostani kor zsarnokainak) visszaéléseit.

Soha nincs biztosságban, egyszer innen, egyszer onnan kap egy számlát, és végre mint egy vizözön csap össze feje fölött a sok mindenféle, mit a francia: »faux frais«-nek nevez és ő azután, ha még oly rendes volt is addig, kinjában vagy a zsidóhoz folyamodik, vagy a falusi prokátorhoz, a többi meg magától értetődik, nem kell arra magyarázat.

Igen nagy tényező a népnek tönkre tételében az örökségi törvények hatása is, melyek a földnek eldarabolásával megzavarják népünknek szokott gazdálkodási módját. De ez oly tényező, mely tüzetesebb tárgyalást kívánna és messze vezetne.

Az életnek ezen kisebb complicatiói ássák népünknek a sirját. Minthogy pedig egyrésről számtalan visszaélések is hozzájárulnak, hol intelligensebb emberek ezen eszközökethasználva kiaknázzák a szegény ember tudatlanságát és más oldalról az administráció meg a törvénykezés még mindig jobban komplikálódnak, kiszámíthatatlan, milyen proportióban esnek áldozatul a legjobbak és legbecsületesebbek hazánk fiai közül.

Vegyük most, hogy igazam volna, hogy véletlenül jól láttam abban, mit az egyes emberek szerencsétlenségük elbeszéléséből kivettem, nem volna-e különösen szomorú és égbe kiáltó vétek, ha a szegény hazafi adóexecutió által tönkre tétetik, nem mert az adóját nem tudta volna fizetni, hanem csupán azért, mert a sok kis indirect adóztatások, formalitások

és perköltségek, egy szóval azon sok adóztatások, melyek nem folynak be a nemzet jövedelmébe, már annyira kimerítették erszényét, hogy nem képes eleget tenni hazai kötelességeinek.

Az elkerülhetetlen sors csapásai előtt meghajolni keserves, de mindenki könnyebben eltűri, mint azon csapásokat, melyek sürgősségűeknek, melyeket el lehetett volna kerülni és melyek kis okoknak tulajdoníthatók. Ez az, mi az ember vérének leginkább fellázítja.

Nem lehet tagadni, hogy a cultura mindenféle complicatiókat hoz magával, melyeknek nagy része elkerülhetetlen. Azt sem lehet elkerülni, hogy míg egy nép ezeket megszokja, egy bizonyos proportiója az embereknek áldozatul esik. De kérdő: szükséges-e, hogy e complicatiók annyira menjenek, hogy már circiter kiszámíthatni, hogy mindegyikre a faluban mikor kerül a sor és mikor veszt el mindenét? Továbbá kérdő, hogy szükséges-e, hogy mindazon administrationalis és igazságszolgáltatási intézményeket egészben elfogadjuk és utánozzuk, melyek gazdagabb és népesebb országokban nőtték ki magukat? Kiknél tiszter kevesebb a lakosok száma és talán 100-szor kevesebb a pénz, és hol a hivatalokhoz jutás egy utazással, ergo napi munka vesztéssel ér fel? Szükséges-e az, hogy A. 5 frtos adósságot B-től, ki azt elismeri, be nem hajthat, míg B. csupa elismert konokságból, az appellatio minden fokán keresztül vitte a pert? Mit használ a bíró függetlensége és ítéletének a nyilvánosság alatti ellenőrzése, ha éppen annyit kell appellálni, mintha tudja Isten ki ítélte volna? Nem volna-e jobb inkább néhány igazságtalan ítéletet risquirozni, mint az embereket mind tönkre tenni? és nem volna-e éppen a mi hazánk azon ország, melyben legszükségesebb, a mi már minden administratióknál kívánatos: nagyobb hatáskör és nagyobb felelősség. Kevesebb praeventiv controleria és papiros, és helyében inkább több repressiv helyreigazítás. Nem akarok mindezekbe ereszkedni, nem értek hozzá és mégis számtalan lapokat tele írhatnék a haszontalan secaturákról, melyek praeventive arról gondoskodnak, hogy itt-ott egy visszaélés ne történhessen, a gépet úgy complicálják, hogy 100 visszaélés tör-

ténik egy helyett, pedig a nélkül, hogy repressiv orvoslást lehetne érte találni.

De ha én már sokat mondhatnék róla, mit nem mondhatna az, ki ezekbe be van avatva.

És ha ez úgy van? ha népünk igazán mellékes formalitásokkal adóképtelenné tétetik és szinte ilyen szunyogszűrésoknak áldozatul esik, nem volnának-e eszközök feltalálhatók, melyek őt ilyen haláltól megmenthetnék?

De ki segítsen? Kitől várhatjuk orvoslását ezen szerencsétlen körülményeknek? A ministeriumtól?

Nem hiszem, hogy a ministeriumtól sokat várhatunk ez ügyben, pedig nem állítom ezt a mostani ministeriumra vonatkozólag, hanem egyáltalán. Okaim pedig a következők:

A parlamentaris ministerek nem jutottak helyükre az administrationalis lajtorján és így nem administrationalis szakemberek. És ha volnának is, annyi gondjuk van a sok mindenféle interpellációknak eleget tenni, és jövő majoritásukat biztosítani, hogy ezen két tényező már elég egy ember tevékenységének elnyelésére. Nem lehet tőlük kívánni, hogy ezen kívül még organizáljanak is. Pedig organizálni egy országban, hol minden máskép van, mint ott, a honnan vesszük a példákat; hol minden legkisebb intézkedésnél tapintatosan meg kellene fontolni, alkalmazható nálunk vagy nem? és ha igen, milyen változásokkal és modificatiokkal felel meg ezen ország sajátosságos körülményeinek? — ez nem mindennapi dolog.

Ilyen munka roppant talentumokat igényel, és ez is az egész ember idejét és erejét absorbeálja.

Ha véletlenül találkozónék is egy olyan roppant genie, a ki képes volna a parlamenteknek felelni, a napi kérdésekkel foglalatoskodni, és egyszersmind mindent reorganizálni, nem volna köszönet benne. Ő nem építhet jövőre, nem vethet lassan növekvő gabonát, mert a majoritást tüstént ki kell elégíteni és csak olyan fűneműt vethet, mely azonnal gyümölcsözik.

A mult nyáron egy más vármegyében dolgom volt és alkalmilag összejöttem egy szolgabíróval. Ez is panaszkodott arról, hogy a folytonos executiók elkedvetlenítik hivatalában, és ő sem tudott más okot előhozni a növekedő elszegényedésnek

magyarázatára, mint a folyvást növekedő mellékes költségeket, de a mi legjobban jellemezte a situációt és a mi végett reá hivatkozni szükségesnek tartom, az abban áll, hogy most 5 éve irományai nem haladták felül az 1200-ik számot. Az idén 5000-en felül van már. Ebből csak az látszik, hogy eddig még kevés reményünk van az adminisztrációnak egyszerűsítésére és hogy plane még folyvást növekedik azon tényező, melynek áldozatul esik szegény népünk.

Azért csak egy uton lehet segíteni, ha mint említettem, szembe nézven a veszélylyel, annak nagyságáról biztonságot szerzünk, és azután vállatvetve, azt főkérdésnek felvetvén, megtámadjuk.

Ha minden osztályok közreműködnek az egy célra, egy szóval, ha úgy viseljük magunkat ezen veszély irányában, mint mikor az ellenség átlépi hazánknak határait.

Ha az általam megpendített veszély igazságáról egyszer meggyőződünk: akkor előbb-utóbb jönni fog az idő, melyben jelszóvá válik a küzdelem ezen veszély ellen. Csak akkor lehet a jelszavak ezen korában energicus összeműködésre számítani. Adja Isten, hogy akkor már késő ne legyen.

Gróf SZÉCHÉNYI DÉNES.

A POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI KÉRDÉS HAZÁNKBAN.

Azon sűrű érintkezés, melyben a polgárosult világ országai napjainkban egymással állanak, okozza, hogy a közintézetek bizonyos, legalább külső egyöntetűsége törekszenek; hogy a hol csak valami új eszme, üdvös gondolat életet nyer, az hamar teszi meg körutját. Ilyen új, üdvös eszme a postatakarékpénztári intézmény, mely 1861-ben Angliában történt behozatala óta, nem szűnik meg a discussió tárgyát képezni. Alig van ország, a hol vagy a nyilvánosság terén, vagy legalább a miniszteri bureaukban szóba ne jött volna. Mindenütt azonban csakhamar meggyőződtek róla, hogy azt egyszerűen utánózni nem lehet, és hogy meghonosítása csak akkor áldásos, ha az a létező viszonyok helyes számbavételével és azokhoz való alkalmazásával történik.

Nálunk is, Kerkapoly Károly pénzügyministersége alatt, a pénzügyi miniszteriumban foglalkoztak ez eszmével, és akkor egy kis tanulmányt is irtam róla, mely a »Magyar közlekedés-ügy« című folyóirat 1875. évi december havi füzetében napvilágot is látott. Az eszme azonban akkor nagyobb figyelmet nem keltett, sőt egészen eltűnt a napirendről, mig nem újabban a »Société des institutions de prévoyance« a párisi világtárlat alkalmával azon kérdések tárgyalására, melyek az egyes állampolgárok jövőjének biztosítására szolgálnak, nemzetközi értekezletet hívott össze, melyen hazánk Harkányi Frigyes és Weisz B. F. urak által volt képviselve.

Minthogy a »Société des institutions de prévoyance« állandó titkára M a l a r c e A. úr a postatakarékpénztári intézmény meghonosításán és terjesztésén már régebben fáradozik, és az eszmét az értekezleten a német postaigazgatás is megpendítette, ez a tárgyalások egyik kiváló tárgyát képezte, és a napi sajtóban is kisebb-nagyobb visszhangra talált.

Valószínűleg ezen impulsus alatt nyújtott be egyik budapesti postatiszt, Takátsy József úr a fővárosi közigazgatási bizottságnál és a »Nemzetgazdasági Egyletnél«, Herz Jánosnál Budapesten 1879-ben külön lenyomatban is megjelent javaslatot, mely azonban, fájdalom, oly kevés szakismerettel és tájékozottsággal volt irva, hogy még eszmecsere alapjául sem szolgálhatott. A »Nemzetgazdasági Egylet« kebelében tartott rövid értekezleten, melyre e sorok írója is meghívott, abban történt megállapodás, hogy a kérdés megvitatására és tisztázására bizottság küldessék ki, és minthogy Takátsy József úr elaboratuma egyáltalán hasznavehető nem volt, én vállalkoztam annak kimutatására, hogy:

- a) a postatakarékpénztári intézmény miként keletkezett; és
- b) a legújabb időkig hol és miként terjed; valamint annak taglalására is, valjon
- c) célszerű volna-e annak meghonosítása hazánkban, és ha igen,
- d) mi állta eddig útját.

A takarékpénztárak külföldön egészen más alapon keletkeztek, mint nálunk; jelesül Angliában a takarékpénztárak kezdetől fogva »jótékonyági intézmények« voltak, ama czéllal, hogy a szegényebb sorsuaknak apró tőke gyűjtésére lehetőséget nyujtsanak. Innét van, hogy a betetés több formalitáshoz volt kötve; — hogy egy-egy betevő csak bizonyos maximális összeget tehetett be, azontúl tőle betéteket nem fogadtak el; — hogy a betéteket kizárólag állampapírok vásárlására volt szabad fordítani; — és hogy az állam minden egyes takarékpénztár felett bizonyos gyámkodást gyakorolt, mert akarva nem akarva, idővel a betételekért szavatolást kellett vállalnia. Ezen viszony sok kellemetlenségre, sőt visszaélésre adott okot. Azon hibákért és mulasztásokért, melyek még egységesen vezetett intézeteknél sem kerülhetők el mindig, a takarékpénztárak az államigazgatást, ez pedig a takarékpénztárakat okozta. Nem ritkán történt, még pedig különféle célokból, hogy akkor szereztek állampapírokat, mikor árfolyamuk magasán állt, és akkor adtak el, mikor árfolyamuk leszállt. Szóval az államigazgatás többször volt kényszerítve a takarékpénztárak hiányát tetemes összegekkel pótolni. Ezen körülmény, kapcsolatban azon dicséretes törek-

véssel, a munkásosztálynak minél több alkalmat nyújtani, hogy keresményéből rossz napokra valamit félre tebessen, vezetett 1861-ben Angliában azon elhatározásra, hogy az állam az egész takarékpénztári intézményt kezébe vegye, — új magánpénztárakat többé ne engedélyezzen, — a meglevő magántakarékpénztárakat pedig, a mint egyik-másiknál visszaélés fordul elő, vagy a takarékpénztár azt kívánja, bekebelezze. És minthogy Angliában valamennyi államhivatal közt a postahivatal volt legjobban elterjedve, és a postahivatalok a postautalványok folytán pénzkezeléssel amugy is már foglalkoztak, a takarékpénztári ügy is a postahivatalokra bízott.

A postahivatalok által elfogadott betéteket a »Postmaster General« (főpostaigazgató) gyűjti össze és adja át a »National Debt Office« (államadóssági hatóság)-nak gyümölcsösztetés végett, úgy hogy a postahivatalokat takarékpénztári teendőkre nézve úgy lehet tekinteni, mint az »államadóssági hatóság« ügynökségeit, melyek azonban nem ezen hatósággal, hanem csakis a főpostaigazgatóval érintkeznek; és nem is az államadóssági hatósággal, hanem a postaigazgatással számolnak. Az eljárás röviden a következő:

a) a betevő tartozik magát személyazonosságára nézve igazolni, és jogerejű nyilatkozatot aláírni, hogy takarékpénztári könyvecskéje még nincsen;

b) a postahivatal átveszi a betétet és ad róla ideiglenes elismervényt; a befizetett összeget rávezeti a nyilatkozatra és beküldi azt a főpostaigazgatásnak, mely a takarékpénztári könyvecskét kiállítja és a postahivatalnak kézbesítés végett megküldi. A postahivatal ideiglenes elismervénye csak tiz napig érvényes; ha a betevő tiz napon túl könyvecskéjét meg nem kapja, köteles a főpostaigazgatásnál reclamálni. Ha a betevőnek már van könyvecskéje, új betétellel a könyvecskét is át kell a postahivatalnak adni, és azt ugyanazon időben és módon kapja vissza, mint a kiállítás alkalmával;

c) a betét pénznemünk szerint nem lehet kevesebb 50 krnál, és nem haladhatja meg egy és ugyanazon évben az 500 frtot; egészben véve pedig az 1500 frtot. Ezen szabályt oly

szigoruan megtartják, hogy a ki örökösödés, ajándék vagy végrehajtás útján második könyvecskének birtokába jut, és azt elhallgatja, érzékeny pénzbírság alá esik;

d) a kamatláb 2 $\frac{1}{2}$ %; a kamatozás a betét után következő hó 1-én kezdődik és a kivétel előtti hó utolsóján végződik. A kamat egész font sterling (10 frt) után számíttatik. A font sterl. tört részei nem kamatoznak;

e) a föl nem vett kamatok minden év végén a tőkéhez csatoltatnak, de ha ilyképen egy könyvecskének értéke 2000 frtot elér, a kamatozás megszűnik;

f) a visszatérítés tiznapi fölmondásra nemcsak ott, a hol a befizetés történt, hanem a befizető kívánságára bármely más, takarékpénztári betétek elfogadására följogosított postahivatalnál is történhetik;

g) minden év végével köteles a betevő könyvecskéjét valamely postahivatal után, a főpostaigazgatásnak láttamozás végett beküldeni.

Noha majdnem minden műveletre nyomtatott minták vannak, melyekbe csak a legszükségesebb, előre nem tudható adatokat kell bejegyezni, a munka nem csekély. Az angol postaigazgatásnak az 1878-dik évről kiadott jelentése szerint a mondott évben 3.360 millió betevő, pénznemünk szerint 93.840 millió forintot tett be és 1.304 millió betevő 85.140 millió frtot vett ki; az év végével pedig 1.892 millió betevő számlája 304.110 millió forint követeléssel maradt nyitva. A hazai takarékpénztárainkról szóló közleményekben nem találtam említést arról, mennyi évenként a betétek, visszavonások és nyitva maradt számlák, illetőleg a kiadott könyvecskéek száma. Tarékpénztáraink különben sem hasonlíthatók össze valamely posta-takarékpénztárral, mindazáltal nem érdektelen fölemlíteni, hogy Mihók Sándor »Magyar Compasz« című műve szerint 337 takarékpénztárunknál 1878. év végével 231.922 millió forint volt betéve. Meg kell említenem, hogy a mondott eredmény Angliában csak nagymérvű állandó agitáció és számos penny-egylet, iskolai takarékpénztár és oly magánegyletek segítségével volt elérhető, melyek azon czélból alakultak, hogy a takarékossgot az alsóbb néposztályokban terjeszszék. Nehány egylet többi közt két, már régebben megjelent, népszerűen írt cikket »Savings and Savings

Banks« a »British Quarterly Review«-ból és »Pennies of the people«, a »Cassel's Family Magazine«-ból több százezer példányban nyomtatott ki és ingyen osztatott szét a nép közt, egyház-férfiaknak stb.

Az angol postahivatalok egyébként nem csak takarékpénztári betéteket fogadnak el, hanem mivel a »National Debt Office« 1000 frtig (100 fontig) terjedő életbiztosításokat is elfogad és 500 frtig terjedő életjáradékokat nyújt, ezen két üzletágnál is közvetítőül szolgálnak. Ebbeli munkálkodásuk nem is jelentéktelen. A hivatalos adatok szerint 1878-ban 229 új életbiztosítást fogadtak el 196,000 frt összeggel; 15,833 régebbi biztosítottól 106,000 frt díjt szedtek be; 137 esetben összesen 43,000 frt életbiztosítást fizettek ki, úgyszintén 759 új életjáradék-biztosítást évi 113,000 frt összegre fogadtak el és 13,298 életjáradékot 864,000 frttal fizettek ki.

Azonkívül árusítanak az angol postahivatalok adóbárczákat, kutya, koci, fegyver és férficseléd tarthatására és a vadászatra, mely adóbárczáért 1878-ban 5.2 millió forintot szedtek be.

Feltűnhetik, hogy Angliában, az önkormányzat és magán-tevékenység hazájában, azon országban, hol az állam működése és befolyása a legkisebb ténnyé van szorítva, állami életbiztosítás, állami életjáradék van behozva. Ezen, Angliában a »National Debt Office« által 1833-ban fölvetett üzleti ágak Franciaországban, Olaszországban és Belgiumban is, részint közvetlenül az állam által, részint az állam befolyása és jóállása alatt álló intézetek által műveltetnek, és mint az aránylag csekély összegre való megszorítás, az adó- és bélyegmentesség és az alacsonyra szabott díjak mutatják, az alsóbb néposztályokra vannak szánva. Ez a kifejtett, nagy iparral bíró államok mintegy ösztönszerű támogatásának tekinthető, melyet az alsóbb néposztályoknak a nagy tőke ellen nyújtanak. Egyébként általános a tapasztalás, hogy a köznép semmiféle magánvállalat irányában annyi bizalommal nem viseltetik, mint az állam irányában és hogy a magántársulatok, mivel az apró életbiztosítások és életjáradékok aránylag nagy költséget okoznak, azokkal nem törődnek sokat, és az adó- és bélyegkötelezettség, valamint közkereseti céljaik miatt oly alacsony díjakat nem szabhatnak, mint az állam, mely ezen üzleti ágakból közvetlen jövedelmet

húzni nem kíván, és az által, hogy a tőkeképzést elősegíti közvetve dúsan lesz kárpótolva.

Olaszországban a most említett üzletágak az 1863-ban alakult »Cassa dei Depositi et Prestiti«, Belgiumban pedig az 1865-ben alakult »Caisse générale d'épargne et de retraite« által műveltetnek. Midőn aztán Belgiumban 1870-ben, Olaszországban 1875-ben a posta-takarékpénztári intézményt életbe léptették, azt mindkét országban a fönntemlitett intézetekkel szoros kapcsolatba hozták, olyformán, hogy a betevőnek csak a postával van ugyan dolga, ez szavatol az összegekért, teljesíti a könyvelést és leszámolást, állítja ki a takarékpénztári könyvecskéket stb. stb., de köteles a betéteket a fönntemlitett intézeteknek gyümölcsöztetés végett átadni. A betétek gyümölcsöztetése nem képezi a postaigazgatás vagy a kormány közvetlen gondját vagy föladatát. Az olasz »Cassa stb.« a képviselőház egy bizottságának felügyelete alatt áll, mely működéséről és állásáról a képviselőháznak évenként kimerítő jelentést tesz; a belga »Caisse générale« igazgatósága a király által az ország legelőkelőbb férfiai közül neveztetik ki, köteles működéséről a kormányhoz havonként jelentést tenni, és a kormány köteles ezen jelentést a hivatalos »Moniteur«-ben közölni; azonkívül köteles az igazgatóság a „Caisse général“ működéséről és állásáról a törvényhozó testületnek is évenként kimerítő előterjesztést tenni.

Mindkét intézetnek a biztosítási intézetektől kölcsönzött egyik sajátsága, hogy az üzletek kedvező alakulása esetében öt évi ciklusokban a tiszta jövedelem bizonyos hányadát a betett összeg aránya szerint azon betevők javára juttatja, kik legalább már egy év óta állanak összeköttetésben az intézettel.

A betétek maximuma Belgiumban 5000 frankban, Olaszországban 2000 frankban van megállapítva, a technikai kezelés pedig lényegesen különbözik az angol postatakarékpénztári rendszertől, a mennyiben a takarékpénztári könyvecskéket a postahivatalok állítják ki, és nem mint Angliában, a főpostaigazgatás, mely a kiállított könyvecskékről és a befizetett összegekről naponként lajstromokat kap; ha a betét meghaladja a 20 frnakot, a betevő a postahivatal által kiállított könyvecskéjén kívül, a főpostaigazgatástól nyolcz nap alatt külön értesítést kap. Melyik

rendszer célszerűbb, azt biztossággal csak mind a kettőnek a helyszínén történt hosszabb alapos megfigyelése után és a külön körülmények számbavételével lehetne megítélni. Nekem, noha különben a decentralizatiót üdvösebbnek tartom, az angol rendszer mégis jobban tetszik, mert átlátszóbbá teszi az üzletet.

Az európai continens más államaiban nem sikerült még a posta-takarékpénztári intézmény eredményes meghonosítása. Egyik kiváló akadály azon aggodalomban rejlik, hogy ez uton előre meg nem határozható, az államot terhelő jelentékeny összegek kerülnek a kormányok közvetlen rendelkezésére. Németországban, Franciaországban és Németalföldön akként igyekeztek ezen akadályt elhárítani, hogy a postahivatalokat ez üzleti ágra nézve a magántakarékpénztárak ügynökeiként működötték. Németországban 1873-ban, Franciaországban és Németalföldön 1875-ben tettek kísérleteket, de minden eredmény nélkül. A magánpénztárak egyrészt a sok apró betétben, melyek egy része 4—5 heti idő alatt már megint visszavonatott, csak nyügöt láttak, mely hozzá még költséget is okozott; a közönség pedig másrészt azt követelte, hogy az állam a közegei által fölvelt összegekért szavatoljon, mit az állam, miután a takarékpénztárak vezetésében részt nem vett, magára vállalni nem akart. Ezen körülmények birták a francia képviselőház egyik kiválóbb tagját, L e g r a n d A r t h u r urat arra, hogy 1878-ban a francia képviselőházhoz rendszeresen kidolgozott törvényjavaslatot nyújtson be a postatakarékpénztári intézménynek az angol rendszer szerint való behozatalára, mely törvényjavaslat azonban még eddig komoly tárgyalásba nem vétetett. Így van ez Németalföldön is, hol a kormány mult évi május hóban hasonló törvényjavaslatot nyújtott be, mely azonban igen heves ellenzésre talált, és még most is tárgyalás alatt van.

Európán kívül a postatakarékpénztári intézmény csak néhány angol gyarmatban: Canada, Straits Settlements, Nyugot-Ausztrália, Ujzeeland és Victoriában és Japánban az angol rendszer szerint, de középszerű sikerrel van életbe léptetve. Észak-Amerika egyesült államaiban, elég különös, az intézmény a legcsekélyebb visszhangra sem talált.

Föl kell még emlitenem a dán postaigazgatás egyik kiváló tagjának, F a b e r T. úrnak javaslatát, hogy a takarékoság

előmozdítására és a postatakarékpénztári kezeléssel járó aránylag nagy költségek leszállítására, a levéljegyek módjára, a takarékpénztári jegyek 5 kr. értéktől egy forint értékig adasanak ki, melyek minden postahivatalnál és minden levéljegy magánárusitonál kaphatók legyenek. A vevő az első jeggyel nevére irt könyvecskét és ellenszámlát kap, az elsőbe a »takarékpénztári jegyek« ragasztatnak és az ellenszámlába értékük följegyeztetik. Ha a beragasztott jegyek értéke legalább 10 frtot tesz ki, azokat az ellenszámlával valamelyik postahivatalnál benyújtja, mely számára megszerzi a takarékpénztári könyvecskét, melynek kiállításától kezdve a betét kamatozni kezd. Ezen rendszer előnye volna, hogy a betetés munkája jelentékenyen egyszerűbbé válnék és hogy 10 frton aluli betéteket könyvelni nem kellene. A milyen megkapó is első pillanatra e javaslat, a gyakorlati kivitelnél mégis számos nehézségbe ütköznék, úgy hogy még sehol sem merték megkísérteni. A németalföldi kormány törvényjavaslatába bele vett ugyan egy pontot, mely szerint a kormány föl van hatalmazva, hogy ha későbben jónak látja, ily »takarékpénztári jegyeket« is kiadni; de a kiadásra még most szándéka nincsen és az említett pont csak azért vétetett föl a törvényjavaslatba, hogy a kormány ne legyen kénytelen új törvényjavaslattal föllépni, ha a takarékpénztári jegyek valahol czélszerűnek bizonyulnának és azokat behozni akarná. Egyik főakadály az, hogy visszafizetendő összegekről lévén szó, a »takarékpénztári jegyek« minden óvatosság és megszorítás mellett is a bankjegyek természetét vennék föl, melyek kiadásánál és forgalomba hozatalánál olyformán és oly könnyedséggel eljárni nem lehet és nem szabad, mint az adóbélyegeknél vagy levéljegyeknél. Nem tudom, az eszmék véletlen találkozása volt-e, avagy Faber javaslata hozzánk is eljutott-e, de tény, hogy a zombori takarékpénztár igazgatója, Barthal József úr egyik mult évi javaslatában, ámbár minden részletezés nélkül, szintén a »takarékpénztári jegyek« kiadását penditette meg.

Ha már most a postatakarékpénztári intézményt hazánkban meg akarjuk honosítani, nem szabad szem elől tévesztenünk néhány lényeges különbséget a hazai és a külföldi takarékpénztárak közt. Mig ezek közintézetek a jótékonyági intézmények jellegével, melyek úgy a betétek elfogadásánál, mint azok gyű-

möcsöztetésénél szűk korlátok közt mozognak, a hazai takarékpénztárak tisztán közkereseti társulatok, melyeket a külföldön »takarékpénztár« elnevezése az ott elfogadott értelemben meg sem illetné; hogy továbbá nem csak tőkéket gyűjtenek, hanem, és ez igen fontos megkülönböztetés, számosoknak hitelforrásul is szolgálnak. Akármi legyen jelenben az ellenök emelt jogosult és jogosulatlan panasz, a ki a tényeket elfogulatlanul vizsgálja, nem fogja tőlük eltagadhatni azon kiváló érdemeket, melyeket maguknak hazánk közgazdasági életében szereztek; és hogy oly élő organizmust képeznek, melyet a legkártékonyabb következmények nélkül elnyomni nem lehet. Az uzsora akkor pusztíthatna még igazán, mert azon számos kisebb földbirtokos, iparos stb. stb., kik alaki okoknál fogva a nagyobb pénzintézeteket igénybe nem vehetik, minden hitelforrás nélkül maradnának. A keletkezett »kisbirtokosok országos földhitelintézete« czélszerűen kiegészítheti takarékpénztáraink ebbeli működését, de véleményem szerint soha sem pótolhatja azokat, és ha netán egyik-másik hazai takarékpénztár az adott viszonyokkal visszaélt volna is, túlnyomó része megfelelt föladatának. Nem akarom evvel azt állítani, hogy takarékpénztárainknál épen semminemű módosításra sincs szükség, sőt azt hiszem, ha közgazdasági viszonyaink rendezése komolyan napirendre kerül, takarékpénztáraink szervezete nem fog érintetlenül maradhatni.

Nem tartozik e cikk keretébe annak fejtegetése, vajon nem kell-e takarékpénztárainknál az alaptőkét a betétekkel jobb arányba hozni; nem volna-e szükséges a takarékpénztárakat kötelezni, hogy a jelzálogra, váltókra és kézi zálogra adott kölcsönök közt bizonyos arányt tartsanak és hogy mind e három kölcsönnemet üzletükbe fölvegyék. Ezek mind oly kérdések, melyeket sokkal behatóbban kellene megvitatni, mint a hogy eddig történt és melyek czélszerűen, viszonyainknak megfelelően megoldhatók, de takarékpénztárainknak valamennyi gondolható rendezése közt, meggyőződésem szerint az volna a legczélszerűtlenebb, legszerencsétlenebb, mely azok functióját az államra ruházná, vagy azok fejlődését és terjedését csak megbénítaná is. Csak akkor látnánk valóban, mily kiváló helyet foglalnak el közgazdasági életünkben, mily nagy szolgálatot tettek, ha működésük megakadályoztatnék vagy megszoríttatnék.

A posta-takarékpénztári intézmény meghonosítása hazánkban csak akkor lehet üdvös, ha a meglevő viszonyokhoz alkalmazkodik és oly összegek gyűjtésére fekteti a súlyt, melyek jelenleg egyáltalán nem gyűjtetnek. Megfelelő szervezettel és helyes vezetéssel áldásdús működést fejthet ki, és fontos tényezővé válhatik nemzetünk vagyonosodására és jólétére. A ki alsóbb néposztályainkat csak némi figyelemben részesíti, tapasztalhatja, hogy költekezésük egyik legbővebb forrása, hogy egész keresményüket magukkal szokták hordani, mivel alkalmuk nincsen azt biztosan megőrizni. Ha már most a cseléd, napszámos stb. stb. minden hosszadalmas várakozás nélkül a postahivatalnak adhatja át keresményét és biztosítva van, hogy ha könyvecskéje netán el is vész, az összeg tudta és hozzájárulása nélkül ki nem fizettetik, könnyebben fogja magát elszánni rosszabb időre valamit félre tenni; sok esetben talán már azért is, mert megszabadul a megőrzés gondjától. És a ki csak egyszer tíz forintot gyűjtött össze magának és azt biztonságban tudja, meg nem szűnik többé gyűjtő lenni. A mi viszonyaink közt a következő alapszervezetet tartanám legcélszerűbbnek:

a) Takarékpénztári betéteket 50 krtól kezdve 200 frtig — ideiglenes elismervény mellett — minden magyar postahivatal elfogad, mely postautalványok elfogadásával foglalkozik. A postahivataloknak szigorúan meg van tiltva, hogy felebbvalóin vagy bünyfenítő vizsgálat esetében a vizsgáló birón kívül, a betevők nevét vagy az általuk betett összeget akárkivel is közöljék.

b) A betétek 4%-kal kamatoztatnak és pedig, ha a betét valamelyik hó 25-dike és a következő hó 10-dike közt történt, ezen hó 16-tól kezdve, ha pedig valamelyik hó 10-ike után 25-éig történt, a következő hó 1-től kezdve, a kivételt megelőző hó 30-ikáig és ha a kivétel valamelyik hó 16-ika után történik, e hó 15-ikéig. Azon betétek után azonban, melyek legalább két hónapig nem hagyattak meg, kamat nem fizettetik.

c) A föl nem vett kamatok minden év december 31-ikén a tőkéhez csatoltatnak és kamatoztatnak.

d) A takarékpénztári könyvecskéket a postaigazgatás a betevő nevére állítja ki és a betett összegeket és azok kamatait csak neki vagy törvényes utódjának fizeti ki. A taka-

rékpénztári könyvecskék minden évben egyszer és pedig első kiállításuk keltjén a postaigazgatásnak verificálás végett beküldendők.

e) A betett összegek, esetleg az esedékessé vált kamatok bármely, a takarékpénztári üzlettel foglalkozó magyar postahivatalnál fölmondhatók és a fölmondás után két hétre azon postahivatalnál fizettetnek ki, a hol a fölmondás történt.

f) Egy névre csak egy takarékpénztári könyvecske állíttatik ki; egy könyvre többet, mint 200 frtot betenni nem lehet. Valahányszor a betétek a 200 frtot meghaladják, vagy a tőkésített kamatok folytán 300 frtra emelkedtek, a betevő föl szólíttatik, hogy tőkéjével rendelkezék. Kivánságára és ha az összeg legalább már két hó óta volt elhelyezve, a postaigazgatás szerez számára és kezéhez juttat állampapírokat, vagy más az állam által biztosított értékpapírokat a tőzsdei árfolyam szerint. A fentebbi szabály alól kivételnek csak az iskolai takarékpénztárak és oly közhasznú egyesületek számára van helye, melyek tőkésítendő apró összegek gyűjtése, vagy más közhasznú célra alakultak. Ezek könyvecskéire a betétek maximális összege ezer forintba állapítható meg. A postaigazgatás fel van jogosítva az iskolai takarékpénztáraknak és hasonló célú egyesületeknek a szükséges nyomtatványokat, könyveket, utasításokat stb. ingyen kiszolgáltatni.

g) A postaigazgatás köteles a betéteket és a tőkésített kamatokat következőleg gyümölcsöztetni:

egy negyed részét állami papírokba,
egy negyed részét földhitelintézeti záloglevelekbe fektetni,
egy negyed részét állami, vagy törvényhatósági vezetés alatt álló zálogházak rendelkezésére bocsájtani,

egy negyed részét pedig törvényhatóságoknak közcélokra vagy az állam felügyelete és biztosítása alatt álló közhasznú vállalatoknak amortisatio által visszafizetendő kölcsönre kiadni. Amennyiben a zálogházaknak, törvényhatóságoknak, vagy közhasznú vállalatoknak szánt összegek ezeknél gyümölcsözőleg el nem helyezhetők, ezen összeg felerészben valamely hazai elsőrendű pénzügyintézetnél, felerészben pedig az állam és illetőleg a pénzügyminister által gyümölcsöztetendő.

h) A betevő irányában az állam kezeskedik. Az összes munkálatok, mint: a betétek elfogadása, a fölmondott összegek kifizetése, a takarékpénztári könyvecskék kiállítása, valamint be- és visszaküldése, a betevő kívánatára vásárolt állampapírok kézhezjuttatása, ezeknek netán kívánt lekötményezése és ez esetben az évi kamatok kiszolgáltatása a posta által ingyen és díjmentesen történik. Csupán az elveszett könyvecskék másolatainak kiadásáért fizetendő 50 kr. díj.

i) A postatakarékpénztári ügyet a főpostaigazgató öt tagú választmány nyál és három tagú felügyelőbizottsággal vezeti. A választmány áll a főpostaigazgató helyetteséből, a pénzügyi ministerium egy tagjából és a ministerium által a mezőgazdasági, pénzügyi és kereskedői karból három évre kinevezett egy-egy tagból. A felügyelőbizottság áll a képviselőházból választott két tagból és az állami számvevőszékeknek egy állandóan kiküldött tagjából.

k) Minden hóban köteles a főpostaigazgató a felügyelőbizottságnak legalább egy tagja által megvizsgált és láttamozott kimutatást a betétek teljes összegéről és azok elhelyezéséről a »Budapesti közlöny« hivatalos részében közzétenni. Azonkívül köteles évenként a postatakarékpénztári intézmény fejlődéséről, a befolyt és elhelyezett összegekről, a felmerült külön költségekről stb. kimerítő, a választmány által elfogadott és a felügyelőbizottság által a pénzkezelésre nézve megvizsgált jelentést a ministerium útján az országgyűléshez tenni.

Ilyen vagy ehez hasonló szervezet nem érinti a magán-tevékenység útján keletkezett és még ezután keletkezendő intézmények fejlődését, sőt a mennyiben eddig nem takarított összegek gyűjteni fognak és a postatakarékpénztár által elfogadható maximális összeg alacsonyra van szabva, elvárható, hogy ezen összegek, mihelyt bizonyos magasságot értek, a magán-takarékpénztárakhoz fognak fordulni, melyek egyébként most sem panaszkodhatnak, hogy elég betevés nincsen; másrészt pedig ily szervezet elejét veheti azon aggodalomnak, hogy egyik-másik kormány a betett összegeket kénye-kedve szerint felhasználhatja, vagy gyümölcsözés végett rosszul helyeztetheti el.

Nagyon csálódnék azonban, ki azt hinné, hogy a postatakarékpénztári intézmény életbeléptetése által rövid idő alatt

nagy összegek fognak abba tódulni, vagy hogy a postaintézet ezen üzleti ágból jövedelmének szaporítását várhatná. Ha tekintetbe vesszük, hogy Olaszországban a takarékosági hajlam sokkal nagyobb mértékben van meg a népben, mint nálunk és hogy a vagyonosodási viszonyok is sokkal kedvezőbbek a mieinknél és a postatakarékpénztár 27 millió lakosságnál és erős állandó okszerű agitatio daczára két évi főnállása után csak 119,000 nyitott számlával 6·5 millió franknyi tartozással birt, hogy tehát egy-egy könyvecskére átlag alig 50 franc esik, és hogy a számlák ugyan folyton változnak, de számuk már csak lassabban emelkedik, a magyar postatakarékpénztár fejlődésének tetőpontján, hosszú évi sikeres működés után a legkedvezőbb esetben 500,000 betevőnél többre alig számíthat és az átlagos összeg is alig fogja valaha a 20 frtot meghaladni, tehát összesen 10 millió frtnál nagyobb összeggel nem fog rendelkezni. De nem ezen összeg magassága teszi a postatakarékpénztárt oly fontossá, működését oly áldásossá, hanem azon körülmény, hogy ezen összeg a nép alsóbb rétegeinek tulajdona és hogy ennek jólétét mozditja elő. Az első években azonban alig lehet csak számbajövő összegekre is számítani.

Az olasz postatakarékpénztár költségei nincsenek kimutatva; egyébként azon törvényes intézkedés áll fön, hogy a »Cassa dei Depositi e Prestiti« a postaigazgatásnak a fölmerült külön költségeket megtéríti. Az angol postatakarékpénztárnál a költségek ki vannak mutatva, de csak általánosságban; mindazáltal kitünik, hogy a legkedvezőbb esetben is egy-egy betevés vagy egy-egy kivevés átlag öt pennybe, körülbelöl 20 krba kerül. Az olasz postatakarékpénztárnál csak az van fölemlítve, hogy két évi főnállása alatt az összes betétek 11·9 millió frankra, az összes visszavonások 5·4 millió frankra rúgtak; a betétek és visszavonások száma nincs kimutatva, de nem lehetett csekély, mert az átlag, mely egy-egy betevőre esik, csak 50 frankot tesz ki. Az angol postatakarékpénztárnál azonban ki van mutatva, hogy 1·8 millió nyitott számlánál 1878-ban 3 360 millió betét és 1·304 millió visszavonás történt. Ezen számok mutatják, hogy a munka és ennek folytán a költségek is igen jelentékenyek, és hogy az intézménynek nem közvetlen, hanem közvetett hasz-

nát kell szemügyre venni, különben alig vállalkozhatnék valaki behozatalára.

És most legszivesebben, mint 1875-ben irt tanulmányomban is tettem, néhány sorban érinteném, hogy bármily czélszerű és üdvös intézménynek tartom is a postatakarékpénztárt, azt jelenlegi postai szervezetünk mellett behozni nem lehet és evvel czikkettem befejezném. Azon mozgalommal szemben azonban, mely e kérdésben nem csak nálunk, de a velünk oly szoros kapcsolatban levő Ausztriában is támadt, kénytelenítve érzem magamat, bár mily kellemetlenül essék is, a kérdés ezen részét is röviden fejtegetni. Ha egyébre nem volna szükség, mint a postahivatalok, a számvevőség és a postafőigazgató számára néhány utasítást készíteni, akkor a postatakarékpénztári intézmény életbeléptetésének nagy akadály nem állana útjában; hisz találkozik Magyarországon elég ember, ki az angol, belga, olasz utasításokból egy negyediket tudna összeállítani. De az ilyen utasításokkal épen úgy van, mint a törvényekkel, melyek ha nem azon viszonyokból merítettnek, melyekre szánva vannak, minden erőlködés daczára kedvező esetben is csak holt betűk maradnak, leggyakrabban azonban positiv károsítással járnak. Komoly férfi, ki intézkedéseinek horderejével tisztában van, postaintézetünk jelenlegi szervezetét és állapotát ismeri és az erkölcsi felelősséget nem pusztá szónak tekinti és azt akarja, hogy az intézmény ne sallang legyen, hanem gyökeret verjen és nemzeti vagyonosodásunkban tényező legyen: az postaintézetünk gyökeres átváltoztatása és a postakezelés technikájának teljes átmódosítása előtt a postatakarékpénztári intézmény behozatalára nem vállalkozhatik. Ezen átváltoztatás egyébként számos más okból sem kerülhető ki és annál nehezebb lesz, minél továbbra halasztatik. A posta nem az többé, mi még csak 30 évvel ezelőtt volt. Az angol postahivataloknál már fölemlítettem, mily nagy kiterjedésű közreműködésük az állami életbiztosítások és életjáradékok, valamint a fényüzési adók beszedése körül. Belgiumban 1876 óta kitűnő sikerrel foglalkoznak a postahivatalok váltóknak elfogadás végett való bemutatásával, a váltóösszegek beszedésével és újabb időben szintén kitűnő sikerrel a bizonyos összegig szóló váltók óvatolásával. Szükségtelen e helyütt bővebben fejtegetni, a postának ezen működése mily hathatósan mozdítja

elő a kis és nagykereskedők közti rendszerességet, mily nagy mérvben apasztja az utóbbiak risicóját és leszállítja a kereskedői költségeket egyáltalán, mely apasztás utoljára is a vevő közönség javára esik. Az ily váltók valóságos árüzleten alapulván, kelendőségnek örvendenek és lehetőségessé teszik, hogy a forgó tőke a kellő minimumra szállíttassék le.

Németországban kétharmadát azon kézbesítéseknek, melyekhez bizonyos joghatály van kötve, a postahivatalok azon, a közönséges kézbesítéstől eltérő formákban teljesítik, melyek ily fontos tényeknél megkívántatnak. Több mint felét a bélyegezett váltóürlapoknak a postahivatalok árusítják és szintén foglalkoznak, habár nem azon mérvben és más módozatokban, mint Belgiumban, számla- és kisebb váltóösszegek beszedésével. Ezen üzleti ágak épen úgy fognak terjedni, mint terjedtek és hozzánk eljutottak a postautalványok, postai utánvételek stb. stb. És azon ország, mely azokat üzletkörébe fölvenni nem akarja, haladásában okvetlenül vissza fog maradni, mert polgárai nehezebb viszonyok közt kénytelenek mozogni.

Magától értetik, hogy mielőtt valamely üzleti ág a működési körbe fölvetetik, föl vételére a talajt gondosan elő kell készíteni, számba kell venni, mily eszközök szükségesek művelésére, és ezeket elő kell teremteni, még mielőtt a működés megkezdetnék. Lássuk már most, hogy állunk a magyar posta-intézettel. A ki csak egyszer valamely vidéki közepszerű vagy kisebb postahivatal irodájába is betekinthetett, el fog csodálkozni azon tömérdek irathalmazon, jegyzék, napló, számadás, rovatlap, kimutatás, stb.-in, melyet ily postahivatal vezetni kénytelen. A szerződéses postamesterek — pedig a hazai 2000 postahivatal közt 1942 van szerződéses postamesterrel betöltve — túlnyomó részben a nép azon eleméből kerülnek ki, mely az elemi iskolákon kívül legfeljebb még valamely középiskola egy-két osztályát végezte. Ezen egyszerű emberek, még ha akarnának is és reá elég idejük is volna, nem képesek azon számos terjedelmes és gyakran bonyolult utasítást, melyet a kezelés jelenlegi technikája megkíván, áttanulmányozni és megérteni.

Ehez járul még, hogy a postamesterek kiválasztására elvi megállapodás vagy rendszer nincsen; a postaigazgatóságok a kinevezéseknél kisebb-nagyobb mértékben más — a postaszolgálat

körül nem érdekelt — tényezők befolyása által korlátozva vannak, úgy, hogy a szolgálattal és annak igényeivel teljesen ismeretlen elemek fontosabb állomásokra kerülnek és hogy a személyváltások szerfölött gyakoriak.

Mindegyik tehát úgy végzi a dolgát, a szabályok ismerése nélkül, a hogy azt hamarjában a gyakorlatban látta, vagy jónak gondolja. Postaigazgatóságunk csak nyolcz van és a legkisebbnek kerülete is meghaladja a 33,000 □ kilométert, már ez egy ok miatt is nem képesek a sok részletbe menő szolgálatot helyesen áttekinteni. Van ugyan minden postaigazgató mellett két felügyelő, kinek feladata a helyszinén való revisio, az oktatás és a kezelés egyöntetőségének föntartása volna. Működésük súlypontja azonban a fennforgó viszonyok közt tulajdonképeni föladatuk rovására, pénztári vizsgálatokra és a különféle nyomozásokra esik, úgy hogy vannak postahivatalok, melyek minden igyekezet daczára, két-három év alatt egyszer kerülnek-revisio alá; és a hol a revisio meg is történik, az ritkán beható, mert a bonyolult kezelés miatt az alapos revisio szerfölött sok munkába és időbe kerül, melyet az illető közeg elvétele és csak akkor szakíthat magának, ha valami specialis nyomozás forog fön.

Az elszámolási módszer és jelesül a postautalványok és postai utánvételek könyvelése sem felel meg azon nagy összegeknek, melyek itt szóba jönnek: 1878-ban volt Magyarországon 2·160 millió darab utalvány 110 millió forint értékben és 1·220 millió db. utánvétel 11·490 millió forint értékben. Nem csupán ezen összegek nagysága és a tételek száma, hanem inkább azon körülmény, hogy — az osztrák postahivatalok a mieinkkel e tekintetben közvetlen relatióban állván — 6000-nél több utalványozási hely van, teszi ezen kérdés megoldását oly nehézé.

Mielőtt tehát a magyar postaigazgatás új üzletágakat működési körébe fölvesz, szükséges, hogy a kezelés technikáját és elszámolási módszerét akként alakítsa át, hogy az a közönséges postahivataloknál a legegyszerűbb, könnyen megérthető és gyorsan áttekinthető formákra vezettessék; a többi postahivatalnál pedig akként egyszerűsítsassék, hogy a kezelési munkának legalább egy harmada elessék, az elszámolási és könyvelési módszer pedig a kereskedelmi követelményeknek megfeleljen.

Méltán fölvehető itt a kérdés, hogy ez eddig tehát miért nem történt. A válasz az, hogy költség nélkül semmi átalakítás nem lehetséges és ez akármilyen helyes legyen, rögtön nem termi gyümölcsét, pedig a magyar postaigazgatásnak eddig más célja nem volt, mint nettojövedelmet szolgáltatni. Még a postatarifák leszállítása is kevésbé közgazdasági, mint ezen — bizonyos körülmények és határok közt teljesen igazolt — szempont alatt történt. Addig, míg a forgalom gyérebb volt, új üzleti ágak fölvétele komolyan szóba nem került, a bajok nem voltak oly közvetlenül érezhetők; legfeljebb boszankodott az, ki valamely postahivatalnál fölvilágosítást kért és helyeset nem nyert, vagy ha nem a vasut mentében lakott, leveleit stb. stb. a távolsággal arányban nem álló hosszú időben kapta, vagy egyszer-másszor az illetékesnél pár krajczárral többet kellett fizetnie, mivel a postahivatal a tarifákat jól nem ismerte. Nagyjában és tekintettel azon költségekre, melyeket postaintézetünkre fordítottunk, meg lehetett mindenki elégedve, mert ki lehet mutatni, hogy nincs postaigazgatás, mely hasonló kedvezőtlen körülmények közt: nagy terület, gyér forgalom, czélszerűtlen vasuti hálózat, az év nagy részében és rendszeren akkor, ha a forgalom élénkebb, alig járható utak stb. stb. annyi tiszta jövedelmet producált volna, mint a magyar postaigazgatás. Az osztrák postaigazgatás például, mely még leginkább hasonlítható össze a mienkkel, még csak négy évvel ezelőtt deficitet mutatott fel és az 1877. és 1878. évi tiszta jövedelme kevesebb volt a mienknél. Ezen tiszta jövedelmen azonban csak úgy örülhetnénk, ha mellette postaintézetünket azon niveaura emeltük volna, melyen a nyugoti postaintézetek állanak. Postaintézetünk azonban azon szervezetben és azon kezelési technikánál volt kénytelen maradni, mely az ötvenes évek elejéből való és a jelenlegitől teljesen különböző forgalomra és más viszonyokra volt szabva. E szervezet és kezelési módszer talán még néhány évig fenttartható lett volna, ha az 1878. évi november hóban életbe lépett csomagtarifa be nem következik. E tarifa mérsékelt ártételei azonban annyi csomagot hoznak a postára, hogy a postaszolgálat, kevésbé a küldemények mennyisége, mint inkább a kezelés nehézsége miatt, a vasuti szolgálat pontosságát zavarja; mihez még az is járul, hogy a csomagok kezelése és szállítása,

daczára, hogy a vasuti társulatok kötelesek egy és némely társulat két postawaggont ingyen szállítani, annyi költséget okoz, hogy meggyőződésem szerint a postaintézet tiszta jövedelme néhány évig, míg a csomagküldemények túl nem szaporodnak, talán növekedhetik még, de aztán, ha addig nem sikerül a szolgálatot czélszerűen átalakítani, határozottan apadni fog.

Az utóbbi időkben még egy további ok járult hozzá, hogy postaintézetünk szervezetében bizonyos pangás állott be, t. i. a posta- és táviró-intézetek egyesítésének kérdése. Mindig nagy baj, ha egyes szók vagy fogalmak, melyek különböző tartalmuak lehetnek, közelebbi meghatározás nélkül bocsájtatnak nyilvános discussió alá. Ilyen még nem határozott fogalom a posta- és táviró-intézetek egyesítése. Az egyik egyesítettnek tekinti a két intézetet, ha egy és ugyanazon ministerium alá kerülnek és vezetésükre ugyanazon elvi szempontok mérvadók. Franciaországban például a posta a pénzügyi, a távirda a belügyi ministerium alatt állott, és mindegyikre más-más elvi szempontokat alkalmaztak. Oroszországban ez maig is így van. Németországban a két intézet egy ministerium alatt volt ugyan, de a táviró-intézet élén mindig a nagy tábornok egy-egy tagja, rendszerint ezredes vagy tábornok állott, ki azt egészen más elvek alapján szervezte és vezette, mint minőket a közgazdasági czélok igényeltek volna. A hol a táviró-intézetet mindjárt elejétől fogva mostani földadata szerint rendezték be, mint például Olaszországban, Svájcban, Bajorországban, ott az egyesítésről szó sincs, mert mindazon czélok, melyekért az egyesítést szükségesnek mondják, a külön igazgatás mellett is, sőt evvel még jobban elérhetők, mint épen Svájc példája mutatja. Ha hazai viszonyainkat tekintjük, úgy látjuk, hogy mind a posta, mind a távirda egy és ugyanazon ministerium vezetése alatt áll, nincs is semmi nehézség, hogy ugyanazon elvek szerint igazgattassék mind a két intézet. De a svájci példán okulva, tovább mentünk, a kisebb posta- és távirda-állomások részint már egyesítve vannak, részint folyik az egyesítés, a mint a személyzeti viszonyok változása azt engedi. A postai rendeletek tárának 1877. évi folyamának 79. lapján nem csak a föltételek vannak közzé téve, melyek alatt az egyesítés végrehajtatik, hanem az egyesítendő posta- és távirda-állomások lajstroma is.

De daczára ennek, a kérdés nem tűnik le a napirendről, talán azért, mert több figyelemmel kísérjük azt, a mi a külföldön történik, mint azt, a mi nálunk folyamatban van. És lehet tán azért is, mert sem a posta, sem a távirda nem gondoskodik, úgy mint a külföldi intézetek gondoskodnak, arról, hogy a nagy közönség működésükről tudomást szerezzen.

A posta és távirda egyesítésének kérdése tulajdonképen Németországból indult ki és alapja inkább politikai, mint közgazdasági. A ki politikával foglalkozik, az előtt nem lesz ismeretlen, hogy a Németbirodalomnak, midőn 1870-ben megalakult, tulajdonképen egyetlen egy végrehajtó közege volt, a »birodalmi kancellár«, és hogy a német nemzet azt, a mit a birodalom egyes alkatrészei, az országok, a birodalomnak akkor átengedtek, csak kezdeményezésnek tekintette, mely a többit maga után fogja vonni. Az első áramlat tehát birodalmi ministeriumok alakítására irányult, és miután a posta és távirda kezdettől fogva a birodalmi ügyek közé soroztatott és a posta élén egy fényes tehetségű ambitiosus férfi állott, mi volt természetesebb, mint az, hogy ministerségre törekedett, sőt erre törekednie kellett, mert a birodalmi kancellár fontos és nagy számú teendői közepette postával, távirdával nem törődhetett és mi volt természetesebb, minthogy e ministerium számára agendákat keresett és a távirdaintézeten kívül még az »állami nyomdát«, mely a törvények, értékjegyek s efélék előállítása folytán az ily természetű nagy magánüzletek keretét jóval meghaladja és kiváló fontossággal bír, is megkapta.

Mint már említém, Németország távirdaintézetének élén mindig a nagy táborkar egy tagja állott. Ezek, bármily jeles férfiak legyenek is különben, egy közlekedési intézetet, még ha tudnák és akarnák is, közgazdasági elvek szerint nem vezethetnek és hogy ily férfiaknál a költség mindig csak mellékes szempont, azt nem kell hosszan bizonyítgatni. Ehez az járult még, hogy a távirda, mint új, a mostani időben annyira kedvelt természettudományokkal összefüggésben álló intézet, mindenütt bizonyos dédelgetésben részesült. Mindezek azt eredményezték, hogy a német távirdaintézet oly pazarul volt szervezve, hogy nem volt nehéz jelentékeny megtakarításokat eszközölni. És nézzük, mily mérvben történt az egyesítés Németországban. A

»Reichspostamt«, mely a posta- és távirdaintézetek főhatósága, Németországban ugyanazon jogosítvánnyal bír, mint az egyes ministeriumok. — Élén egy államtitkár áll, úgy mint a német birodalmi »Reichsjustizamt«, vagy más központi hatóság élén. A »Reichspostamt« azonban kebelében már eloszlik egy postafőigazgatóságra és egy távirdafőigazgatóságra és újabban, mivel a posta folyton új üzletágakat kénytelen működési körébe fölvenni, egy harmadik főigazgatóság alakított, mely az állami nyomdán (Reichsdruckerei) kívül, leginkább a törvényhozási munkálatokkal és a számadásokkal foglalkozik. Ha ma egy fiatal ember a német postaigazgatás szolgálatába lépni kíván, nyilatkoznia kell, a távirdának, vagy a postának kívánja-e szolgálatát felajánlani, mert a szerint történik fölvétele, a mint nyilatkozott, és a mint az egyik, vagy másik intézetnél munkaerőre van szükség.

Csupán a kisebb posta- és távirdaállomások vannak egyesítve, mint nálunk, és azonkívül a postaigazgatóságok; jobban mondva a távirdaigazgatóságokat egyszerűen a postaigazgatóságokba bekebelezték, úgy hogy még nevük is eltűnt. De valjon az egyesítésnek ezen mértéke czélszerű-e, még nincs bebizonyítva. Azon nagy ellenszenvvel szemben, melylyel a nagyobb egyesítés leginkább a távirdai közegek részéről találkozott és folyvást most is találkozik, a német postaigazgatás kényszerítve van, hogy folytonosan azon nagy megtakarításokra utaljon, melyeket állítólag az egyesítés eredményezett. A ki azonban ezen megtakarításokat elemezni kezdi, az könnyen rájöhet, hogy azok az egyesítéssel nem állanak semmi összefüggésben és részben nem is megtakarítások. Így például a kisebb állomásokon, a hol a posta és a távirda együtt egy személy által ellátható, ezen személy mindkét szolgálatért a posta rovására fizettetik; ez tehát, — noha nem túlságos nagy összegekről van szó — megtakarításnak nem nevezhető. Számos kiadás és bevétel úgy van összefoglalva, hogy számszerint ki sem mutatható, melyik intézetet illeti, csupán hozzávetőlegesen az igazgatás fölfogása szerint tulajdonítható a postának vagy a távirdának. Valóságos takarítás az, hogy a távirdaszemélyzet munkaidejét naponként egy, sőt némely helyen két órával megtoldották, továbbá, hogy a tarifának czélszerű megvál-

toztatása folytán a táviratok átlagos szömenyisége 18 szóról 13 szóra apadt; továbbá, hogy az ügykezelésben számos egyszerűsítést hoztak be, sok előjegyzést elejtettek stb. stb. Ez azonban, mint Olaszország, Bajorország és a Svájc példája mutatja, minden egyesítés nélkül is teljesíthető és elérhető. Nálunk a bővebb egyesítésnek csak úgy volna értelme és célja, ha a távirdaintézet élén álló férfiak a szükséges megtakarítások eszközzésére nem volnának képesek, mit azonban még senki sem állított, de akkor nem egyesítésről lenne szó, hanem bekebelezésről.

Hogy ezen kérdés még eddig sem határozottan el nem ejtetett, sem az egyesítés végre nem hajtatott, bénítólag hat a postára.

Ez könnyen megérthető, ha a posta és távirda ügykörét és a két intézetnél szervezett felsőbb állomásokat összehasonlítjuk. 1878-ban például volt Magyarországon a postánál:

88.940 millió db. levélpósti küldemény,
 34.740 » » hírlap- és folyóirat-példány,
 15.139 » » hivatalos levél,
 7.635 » » csomagküldemény és pénzeslevél
 1.048.136 millió forint értékben,
 0.123 » métermázsa súlylyal,
 1.034 millió db. hivatalos csomag és pénzeslevél
 394.846 millió forint értékben,
 0.017 » métermázsa súlylyal,

2.160 millió db. utalvány 110 millió forint értékben és
 1.220 » » utánvétel 11.490 millió forint értékben.

A bevételek 6.310 millió forintot, a kiadások 5.277 millió forintot, a postahivatalok száma pedig 2000-et tett.

A távirdánál pedig volt:

3.300 millió db. sürgöny; a bevételek 1.788 millió forintot, a kiadások 1.971 millió forintot, a távirda-állomások száma 960-t tett.

Ezen ügykör ellátására van szervezve a postánál 9 igazgató, 2 aligazgató, 15 titkár és 18 felügyelő; a távirdánál pedig 6 igazgató, 18 titkár. A nélkül, hogy a két intézet igazgatásának teendőire nézve részletes taglalásba bocsájtkoznám és mérlegelném, valjon a felsőbb tisztii állomások száma a postánál

kevés-e, a távirdánál pedig sok-e, sőt megengedve azt is, hogy a felsőbb állomások e száma a távirdánál czélszerű, — az aránytalanság szembeötlő, és nem szenvedhet kérdést, hogy az egyesítés takarékosági szempontból történvén, a felsőbb állomások összege le fog szállíttatni, és minthogy a személyek már megvannak, azok postai állomásokra fognak alkalmaztatni, és a postai személyzettől hosszú évekre minden előmenetel elzáratni. Sokan e körülményt kicsinyleni fogják, és magam is szívesen elismerem, hogy nem lehet az államnak célja közegeinek előmenetelt biztosítani. De nagy különbség van a dolgok természetéből folyó megállapodás, és az előmenetelnek mások javára történt mesterséges elzárása közt. Ez nem csak hogy elől minden igyekvést és leszállítja még a munkaképességet is, hanem a szakmával ismeretlen elemeket intéző állomásokra juttat, hol minden jóakarat mellett is többet ártanak, mint használhatnak. A ki valaha nagyobb intézet élén állott, az tudni fogja, mily fontos tényező a közegek igyekvése és buzgósága, és hogy az úgyszólván kizárólag a közegek azon tapasztalásán alapszik, hogy a buzgóság, az ügyesség nem marad elismerés nélkül. A postatiszti karnak azon véleménye, hogy az egyesítés esetében érdeke nem fog megvédeni, már sokat ártott, és ezen kérdés pangása, úgy hiszem, a távirdai tisztikarban is árt, mert ezek sincsenek tisztában sorsukkal.

Mielőtt tehát akár a posta, akár a távirda nagyobb szabású actióba bocsátkozhatik, a bővebb egyesítést vagy h a t á r o z o t t a n el kell ejteni, vagy ha ez nem tetszik, végre kell hajtani; csak ha az egyik vagy másik megtörtént, bocsátkozhatik a posta kezelési technikájának átalakításába. Ily átalakítás mindenütt a nehezebb feladatok egyikének bizonyult, mert a külföldi intézmények chablonszerű alkalmazása lehetetlen, mivel a posta az idők folytában az illető ország külön viszonyai szerint fejlődvén, külső egyöntetűsége mellett belső szervezete minden országban különböző, úgy hogy például Württembergének teljesen más postai szervezete van, mint a szomszéd Bajorországnak; Belgiumnak teljesen más, mint a szomszéd Németalföldnek, sőt nálunk is, dacára, hogy csak 13 éve, hogy postánk az osztrák postától elvált, és akkor az osztrák postával teljesen azonos

volt, számos aprónak látszó, a gyakorlatban azonban számot tevő eltérések fejlődtek, úgy hogy egyik-másik intézkedés, mely nálunk czélszerű, Ausztriában már nem felel meg és megfordítva. És csak ha ezen átalakítás, mely hosszabb, jól átgondolt tervszerű munkát igényel, sikeresen lesz végrehajtva, gondolhatunk a siker reményével új üzleti ágak fölvételére és válhatik postánk közvagyonosodásunkra oly hathatós tényezővé, a milyenné az a nyugoti országokban vált.

HEIM PÉTER.

A HAZAI KÖZLEKEDÉSÜGY VISZONYAIRÓL ÉS KIVÁNALMAIRÓL. *)

I.

Létező vasutvonalaink fontosságának megítélésénél vasut-hálózatunknak mind jelen állapota, mind jövő fejlődése tekintetbe veendő. Hazánk geográfiai helyzetének szemmel tartása mellett azonban úgy látszik, hogy az 1836. évi XXV. törvény-cikkben jelzett vonalak az ország kereskedelmi igényeinek oly helyes megfigyeléséről tanuskodnak, melyet fő vonásaiban leg-alább, mind az országos gazdasági egyesületnek ismeretes emlékirata, mind a törvényhozás követni leghelyesebbnek ítelt.

Az ország fővárosát a külfölddel összekötő egyes vonalak, névleg az osztrák államvasutnak Budapest fölött és alatt fekvő része, a déli vasut és a magyar kir. államvasutak képezik ez idő-szerint a legfőbb irányokat az ország kereskedelmi forgalmára nézve. Ehez járul természetesen a Duna kereskedelmi jelentő-sége, s ehez járulnak kiviteli többi vonalaink úgy északi, mint keleti és déli irányban. Az osztrák államvasut-társaság lévén azonban azon vonal, mely az országot egész hosszában átszeli, s a déli vasut lévén az, mely a kereskedelmet egyetlen tengeri kikötőnk felé közvetíti, e két vasutnak főfontosságú jelentőségét kétségbe vonni nem lehet. S csakugyan a magyar közvélemény és az erre hivatott tényezők épen ezen vonalak visszás hely-zetének megorvoslásában találták kezdettől fogva a nemzeti forgalmi politika főfeladatát.

Hasonló fontosságú, habár kevesebb jelentőségű tényezők lesznek a forgalmi politika érdekeire nézve azon egyenes össze-kötő vonalak, melyek a fővárost a külfölddel új irányban össze-kötni hivatvák. Ezek közt legelső fontossággal szerintünk a buda-győri vasut bir, mely a nyugati kivitelnél a legüdvösebb

*) Az országos gazdasági egyesület a hazai közgazdaság helyzetének konstatálása végett enquete - tárgyalásokat rendezett. A közlekedés ügy tekintetében előadói tervezet gyanánt készült e munkálat, mely az enquete-bizottság f. évi május 9-iki ülésén elfogadtatván, az igazgató-választmány május 25-iki ülésén helybenhagyatott.

verseny felkeltésére van hivatva, mely a főváros ipartelepeit az esztergom-budai vonal mentén eső kőszénbányák használható tüzelőszerével látván el és hazánk egy előrehaladott vidékét szelvéen, egy régi mulasztás pótlását eszközölné. Déli irányban nem ismerhetjük félre a zimonyi csatlakozás fontosságát, mely által a konstantinápolyi forgalomnak egyik láncszemét hazánkön átvezetné. Még ennél is nagyobb fontosságot tulajdonitunk azonban egy Duna-jobbparti vonalnak, mely nemcsak a déli vasuttol független új irányt teremtene Fiume felé a hazai érdekek megóvására, de ugyanakkor a boszniai és saloniki forgalmat is hazánk felé vezetné. Végül ki kell emelnünk egy, az ország keleti határszéleiről Foksánig, s onnan az odessai kikötő felé vezető vasutvonal fontosságát, mint a mely a fekete tenger ezen nevezetes kikötőjével direkt összeköttetésbe hozná a magyar kivitelt.

Ha azonban figyelembe vesszük vasuti politikánk fentebb említett azon célzatát, hogy ez által a jelenleg létező természetellenes helyzet megváltoztattassék, ugy a további fontos vonalak is figyelembe vételt érdemelnek, a melyekkel azonban a további kérdésekben lesz alkalmunk foglalkozni.

II.

A keleti csatlakozások közül a transito és a magyar forgalom érdeke nem egészen azonos követelményekkel lép fel. Az átmeneti forgalom érdeke ugyanis azt kívánja, hogy az egész országot átszelőleg minél több versenyző vonal létesíttessék, a melyeknek versenyküzdeme a tarifák leszállítására s ez által a szállítás oda vonzására jelentékeny hatással birna.

Ezzel szemben, mély meggyőződésünk szerint a magyar termelés mai viszonyai közt a mi érdekeink nyers terményeink nyugoti kivitelének előmozdítását s a veltünk homogén termelési viszonyú keleti termények versenyviszonyainak legalább is statu quo maradását igénylik, a miből az következik, hogy kelet felé a verseny-vonalak számát s ezzel együtt a szállítási díjtételek olcsóságát előmozdítani a hazai termelés szempontjából nincs érdekünkben; mig nyugat felé szembeszökőleg főkövetelménye hálózatunknak épen ez. Már most kétségbevonhatlanul igaz, hogy a pest-zimonyi pálya a transito forgalomra nézve a legelőnyösebb, a

magyar termelés érdekéből azonban épen a fentemlitett nehézség kettős mérvben áll e vonalra nézve, mely saját maga fentartása érdekéből kénytelen lesz mind az osztrák államvasuttal, mind a dunagőzhajó-társasággal hatalmas tarifa-küzdelmet venni fel, s e küzdelem nyomása alatt a keleti provenientiájú árúknak oly jelentékeny könnyebbségeket engedményezni, melyek a jelenlegi oly jogosan panaszolt egyenlőtlenségeket minden valószínűség szerint messze túl fogják haladni. Vérmes reményeket sem mi, sem a közvélemény ezen vasut helyi forgalmához kötni nem vagyunk képesek, s így pusztán a behozatali és átmeneti forgalom az, — mert hiszen kivitelről szó csak igen alárendelt mértékben lehet, — a mi ezen vasutnak létjogát biztosítaná. A behozatali forgalom azonban a fentebb említett verseny nyomása alatt vagy végtelenül csekély, vagy végtelenül olcsó lesz; első esetben a vasutnak, második esetben az ország közgazdaságának megmérhetetlen kárára, s mi bármily mélyen meg vagyunk arról győződve, hogy az átmeneti forgalomnak megvan a maga fontossága, s e fontosság hazánk részéről is bizonyos áldozatokat joggal megkövetel, mindazonáltal úgy gondoljuk, hogy ha ezen célnak kevesebb áldozattal meg lehet felelni, egy új, s főleg a keleti árúknak gyorsabb behozatalát és nagyobb versenyképességét biztosító vonalnak kiépítése az ország érdekeinek, s különösen a hazai termelésnek szempontjából bátran elmaradhat. Csupán azt adjuk még hozzá, hogy az átmeneti forgalomnak magának is nagysága, jövedelmezősége szintén lényeges megszorítást fog találni azon versenyben, mely a nagyobb tömegű árúkra nézve a tenger által, a gyorsszállítást igénylő kisebb terjedelmű árúkra nézve pedig esetleg egy sófia-viddini vonal kiépítése által természetszerűleg fog támadni, mely utolsó irányban ugyanis megtette már a versenyző osztrák államvasuttársaság az első lépéseket.

Nem hallgathatván el azon észrevételünket sem, hogy még azon esetben is, ha a pest-zimonyi pálya az állam által fogna építtetni, mi által annak tariffáit az állam fogja megszabni: a versenyző vonalaknál azonban bizonyosan bekövetkező kartell fog megköttetni, előbb-utóbb a verseny éltető hatása megszűnik, és ezen pálya építési költsége az ország közgazdaságának hasznára alig fog lenni.

III.

Ha egyszer elismerjük azt, hogy a nyugati fogyasztó piacok minél könnyebb és minél olcsóbb módon való elérése nyersterményeink érdekeinek szempontjából reánk nézve életkérdés, úgy hazai forgalmi politikánk főfeladata nem lehet más, mint az ez irányban vezető vonalak tarifáira döntő befolyást szerezni. Szerintünk az államosítás nem cél, hanem eszköz, s ha a nemzeti nyelv elidegeníthetlen feltételein kívül a létező vasutvonalaktól az ország érdekeinek teljesen megfelelő tarifapolitikát nyerhetnénk és ez nekünk biztosítva is volna, úgy az államosítás feladata a mi szempontunkból teljesen be volna fejezve. Miután azonban a helyzet nem az, kénytelenek vagyunk a cél elérése szempontjából az államosítás eszközéhez is hozzányulni. Nem akarunk szemet hunyni a tény előtt, hogy a legutolsó években mind a közvéleményben, mind a döntésre hivatott tényezőknél e tekintetben nemcsak nagy véleményfordulat állott be, hanem a cél megközelítésére is igen jelentékeny lépések történtek. Ezek közt első sorban kell megemlítenünk mint legfőbb fontosságú tényezőt, a tiszavidéki vasutnak államosítását, és azon igyekezetet, hogy az a fővárosig behozassék. E vasut helyzeténél fogva az összes hátpályák és így a magyar forgalomnak közel háromnegyedrésze felett uralkodott s az összes forgalmi politikával szemben ellentétes álláspontra helyezkedni gyakran hosszú időn át képes volt.

A német közgazdasági politika jelen helyzetében különös súlyt kell fektetnünk a déli vasut helyzetére is; mint szintén különös súlyt kell fektetnünk azon óhajásra, miszerint az összes garantírozott és a garantiát tényleg igénybe vevő vasutak teljesen egységes és csupán országos érdekek által vezérelt tarifapolitikával lépjenek fel a hazai érdekek védelmére. Csakis ily egységes tarifa-politikával lesz lehetséges nyers terményeinket Európa északi és nyugati piacaira olcsóbban szállítani és ott azokkal versenyképes állapotban megjeleníteni.

E pontnál nem hagyhatjuk említés nélkül azon ténynek kiemelését, hogy a németországi közgazdasági politika legújabb változása által sokkal inkább a vasuti tarifák, semmint a vámtételek azok, melyek kivitelünket Németország felé oly nagy mértékben megsúlyosbították. 1875 óta alig vittünk ki

valamit ez irányban. A vámtételek ugyanis a behozatalra szoruló Németország határain minden provenientiájú gabonát egyenlőképen sujtanak, s így versenytársainkat is. Mig ezzel szemben a vizen szállító Amerika és a folyókon és tengeren szállító Oroszország — s ez utóbbi irányban hálózata fejlesztésére Oroszország minden erővel tanulságos módon igyekszik — nyers-terményei a vasuti tarifák gyökeres átalakítása által okozott hátrányoktól teljesen érintetlenül maradtak; addig a mi versenyképességünket — nem tekintve a termelési költségek magasabb voltára — a vasuti díjszabások minden felemelése lényegesen alterálta, s így terményeinket, melyek a vám behozatala által amugy is drágábbá váltak, a tarifatételek magassága által versenytársainkkal szemben oly kedvezőtlen helyzetbe hozták, mint a minőt közgazdaságunk szomorú állása kétségbevonhatlanul igazol.

IV.

Majdnem ugyanezen időben bekövetkezett minálunk is a díjtételeknek emelése. A cartel alapján ugyan a legolcsóbb tényleges tarifák fogadtattak el; ugyanekkor azonban az ezelőtt nagy mértékben adott refactiák megszűntek s ez által a díjtételek tényleg mégis jelentékenyen felemelkedtek, vagy a mely esetben a volt refactiák a szállító cég hasznára maradtak, a haszon eltűnván, az üzletközvetítés minden érdeke megszűnt ezekre nézve. E felemelés mérvét különböző relatiókban különböző mérvben lehet evaluálni; sőt miután ez főleg vissztérítések alakjában adatott, minden egyes szállítóra nézve különböző volt ennek mérve.

Mi azt hisszük, hogy a magyar államvasut északi vonalának hivatása főleg a magyar nyerstermények kivitelének kedvezményezése volt s ennél fogva a cartel által missiójának egy jelentékeny részét feladta. Más oldalról azonban nem lehet tagadnuuk azt sem, hogy a hetvenes évek elején oly nagy mérvben folytatott verseny csakugyan tarthatatlan állapot volt, s pénzügyi szempontból előbb-utóbb bizonyos visszalépésnek is kellett beállni, mely sajnosan az ország közgazdasági érdekeire nézve, a közgazdasági crisissel, — de az ország pénzügyi szempontjainál fogva kényszerítőleg a pénzügyi krízissel egyidejűleg állott be. Ezen sajnos helyzetünkben a

gyógyító eszközt a bizottság nem látja ma sem ott, hol annak feltalálását kereste korábban, t. i. az egyes vasutak versenyküzdelseiben; és érett megfontolás után orvoslását csakis általános országos forgalmi politikában, csakis oly eszközök alkalmazásában találhatjuk, melyek e vasutigazgatóságok belátásától függetlenül, a termelés érdekeinek megvédésére összpontosított és erős akciózt kifejtteni képesek, miután szerintünk a magyarországi vasuthálózat mostani helyzetében nem fejthet ki kellő, közhasznú tevékenységet, a mire nagyobb mérvű összpontosítás, mindenekelőtt pedig az összes tényezőknek közreműködése feltétlenül szükséges.

Megjegyezzük egyuttal, hogy a szállítási adó közbejöttét — bár az *caeteris paribus* csakugyan megdrágította a forgalmat, — a magunk részéről nem tartjuk súlyos tényezőnek a közgazdasági helyzet előidézésénél, már csak azért sem, mert annak behozatalával csaknem egyidejűleg az ezüst árkeletpótlék, mely lényegesen nagyobb terhet képezett, megszűnt a valuta-viszonyok változása folytán, s így az adó által okozott emelkedés az agio megszűnte által okozott csökkenéssel teljesen compensálva lett.

Habár a szállítási adónak eltörlését a bizottság kívánatosnak csak akkor tartaná, ha oly helyzetbe jő az ország, hogy e jövedelemről lemondhat: mindamellett feltéve, hogy a kormány döntő befolyását tényleg gyakorolja a tariffákra, bizonyos években és relációkban a kiviteli előmozdítása végett, a szállítási adó már előbb is esetről esetre felfüggeszthető lenne.

V.

Erős meggyőződésünk az, hogy termelési feleslegünk kiviteli érdekében a legezlszerűbb volna mind a déli vasutársulattal, mind az osztrák államvasutal a magyar forgalom érdekeinek teljes megóvása mellett egy méltányos kiegyezést létesíteni. Ha hajdan a municipiumok voltak az ország érdekeinek védbástyai, ma bizvást mondhatjuk ezt a vasuti állapotokra nézve. Oly hatalmas védbástyákat, mint a minő e két említett vasuti társulat, tőlünk idegen, az utolsó években velünk ellenséges érdek belátására bízni, az ország legvitalisabb érdekeinek kockázata nélkül alig lehet. Mi is óhajtjuk, hogy az

osztrák államvasut teljesen azonosítsa magát a hazai közgazdasági érdekekkel. Helyzettünk sok tekintetben súlyos, egyes irányokban csaknem kétségbeejtő. Főfontosságú vonalaink közül a nyugoti és déli irány hatalmas társulatok kezein vannak, amely vonalaknak sem végpontjai, sem súlypontja nincs a magyar birodalom területén. A déli vasut természetesen Bécsét és Triesztet tartja kiindulási pontjainak, az osztrák államvasut nagy hálózatában mi csak egy közbeneső láncolat vagyunk épügy, mint a duna-gőzhajózási társaságnál.

Azon visszas állapoton, miszerint e vállalatok egyuttal az állami nyelv méltósága iránt sem viseltetnek a kellő figyelemmel, véleményünk szerint erélyes és határozott kormány-intézkedésekkel lehet, sőt kell is segíteni. E tekintetben az összes nemzeti közvélemény és az elfogulatlan birálat kétségkívül csak támogatni fogja a minél erélyesebbnek várt rendszabályokat.

Nehezebben egyeztethető össze az üzleti érdekek ellentéte. Az osztrák államvasut és a duna-gőzhajózási társaság egymással a haza határain kívülről a haza határain kívülre versenyeznek e haza területén keresztül. A temesvár-orsovai vasut engedélyezésénél megkísérlett biztosítás részben már a priori keresztülvihetetlennek, részben a posteriori az illető vasutra nézve felette súlyosnak mutatkozott a Duna versenyével szemben, és így e társulat hatalmas vonalain s a Dunán rajtunk át oly verseny kezdődött terményeinkkel szemben, a melynek végpontja egy részről a csernoviczi tarifa, másrészről a tengeri szállítás, s végül a termelés költségkülönbözete; a budapesti malmok huzamosb ideig orosz gabonát öröltek s a duna-gőzhajózási társaság 11. számú speciál-tarifája oly kedvezményeket biztosított az orosz gabona dél-németországi exportjának, mely a legkomolyabb aggodalmakra szolgáltatott okot. Ehez járul Budapest érdekeinek elhanyagolása, a főváros csak közbeneső állomásnak tekintetvén, a melyre mindkét fél nyomása hat, s a mely egyik kiindulási pontnak előnyét sem élvezi; a reexpeditionalis tarifák csak részben képesek leplezni e bajnak fönlétét, s a gabonaraktáraknak létesítése egymagában nem elegendő a főváros veszteségeinek kárpótlására. E két vállalatra nézve a gyökeres megoldás csakis az volna, hogyha a Budapesten alul levő vonal külön társasággá szakasztatnék a Budapesten felül levő

vonalrészről, a mely esetben az érdekegység megszűnnék, Budapest főponttá emelkednék s az átviteli tarifáknak az egész országra nehezedő súlya elimináltatnék.

A bizottság nem áltatja magát azzal a reménnyel, hogy ezen óhajtság gyorsan valósítható lenne, sem azzal, hogy e vasutvonalak közül épen a legfontosabbikat, az osztrák államvasutat — mégha a beváltási jog 1886 végén egészen kétségtelen volna is — hatalmi körébe vonhassa az állam, s épen azért a dolgok jelen állásában oly megoldási módozatot keres, mely a közös vállalatokkal szemben *modus vivendi*-t biztosítana s egyuttal azokat az ország érdekeihez fegyvertársakul megnyerni képes volna. Minden más ország példája igazolja, hogy a nagy közlekedési vállalatok és az államhatalom közti legszorosabb egyetértés mindkét tényezőnek egyiránt hasznára volt. Ez alapelv nálunk félreismeretett. Kétségkívül a közös vállalatok hibája és tévedése volt e sajnos körülménynek oka. E vállalatok, melyek annakelőtte oly készséges eszközül felhasználták a külföldi tőkét az egységes birodalom germanizationalis céljaira, megfélelkeztek hozzásimulni a Deák Ferencz bölcsesége által új alapra helyezett monarchia megváltozott közjogi viszonyaihoz, a renegátok természetével maradtak osztrákabbak az osztrákoknál. — Sinnen a tévedéseknek azon hosszú sora, mely e vállalatok ellen a magyar kormány részéről folytonosan kicsinyes, inkább ingerlő, semmint sujtó támadásokban, a közös vállalatok részéről pedig határozott nemzetellenes irányzatban érvényesült.

A bizottság azt hiszi, hogy e tekintetben gyökeres változást kell létrehozni. Mind a magyar érdekek, mind a közös társulatok érdekei feltétlenül követelik ezt. Nekünk előnyünkre van, ha oly rendezett viszonyú, s páratlan üzleti pontosságú társulatok állanak a nemzeti aspiratiók szolgálatára, nekik előnyünkre van, hogy ha az általuk átszelt vidék, gazdagságuknak ezen tényleges forrása rokonszenvvvel fordul feléjük, a közvélemény és kormány támogatják őket, s mindenek felett a kicsinyes ellenségeskedés helyébe mindkét oldalról a közös érdekek iránt való versenyző buzgalom, az ellentétes érdekeknek pedig lehető háttérbe szorítása lép.

Az alaki és nyelvi mindenestre elhárítandó nehézségeken kívül Budapest kedvezményezése és az átviteli iránynak ked-

véért adott kedvezményeknek a kivitel czéljaira való engedélyezése, ez azon két pont, a melyre nézve e közös vállalatoktól propter bonum pacis áldozatokat kérünk és várunk.

De viszont mi is adhatunk áldozatokat. A budapest-zimonyi vasut s illetőleg a keleti csatlakozás mély meggyőződésünk szerint ily compensationális objectumul méltón tekinthetők. Tudjuk, hogy a nemzeti közvéleménynyel éles ellentétben áll az, a mit mondunk, de kötelességünk oly őszintén tárni fel a helyzetet, mint a milyennek előttünk az világosan látszik. Helyzetünk ma az, hogy kelet felé forgalmunk eléggé van biztosítva a román, a berlini szerződésben biztosított szerb és az alig kikerülhető boszniai csatlakozás által. Iparterményünk bizonyára nem lesz annyi, hogy azt ezen vonalokon kiszállítani képesek ne lennénk.

A nemzeti közgazdasági helyzet ma első és fő sorban a kivitelt nyugat felé igényli. A keleti vonalak — ne ringassuk magunkat csalódásban — a keleti nyerstermények behozatala által inkább sújtani, semmint emelni fogják közgazdaságunk helyzetét. Az átviteli forgalom a zimonyi csatlakozásnál kétségkívül jelentékeny lesz; de miután a forgalom zöme a tengeri utat választandja, semmiesetre sem lesz az oly nagy, hogy két egymással versenyző hálózat kiépítését igényelné. Nem szabad felednünk azt sem, hogy ha a Duna és az osztrák államvasut jelenleg létező vonalaihoz még egy harmadik vonal kiépítése járul, ez a keleti nyerstermények javára versenyharcot teremtené, a mely érdekeinknek minden tekintetben rendkívül hátrányára szolgálna. E mellett az osztrák államvasuttal folytatott verseny szempontjából is úgy a viddin-sophiai esetleges összeköttetést, mint az osztrák államvasut budapest-bodenbachi vonalát tekintve, legalább is nagyon kétségbeesett vállalkozásnak látszik előttünk egy új versenyvonal megteremtése.

Mindezen okok arra vezérelnek bennünket, hogy ha az osztrák államvasuttal a nemzeti nyelv princípipális és minden körülmények közt érvényesítendő megkövetelésén kívül Budapest kedvezményezésére és a kivitel emelésére nézve szolid alapokon nyugvó s teljes egyetértést hozhatunk létre, e kiegyezés realis értéke kétségkívül sokkal felette áll a budapest-zimonyi vasut minden számbavehető kedvező esélyeinek.

Azon esetre azonban, ha e kölcsönös érdekek ilyen méltánylásán alapuló kiegyezés létre nem jönne, kétségkívül azon téren kell keresni a megoldást, melyet az osztrák államvasut maga választ. A tiszavidéki vasut államosítása és annak behozatala Budapestig, más oldalról az esetleg kiépítendő budapest-zimonyi, a mindenesetre kiépítendő buda-győri, továbbá a buda-flumei irány, mely mindenesetre állami befolyás alá veendő, s végül a budapest-oderbergi vonal oly hatalmas faktorokat adnak a magyar nemzeti politika kezébe, a melyekkel — eltekintve a törvényerővel bíró üzletrend azon intézkedésétől, hogy az államhatalom köztekintetektől szabályozhatja a tarifákat, — sikerre kilátással bíró tarifa-versenyt lehet kezdeni. S így bár a békét óhajtjuk, fentebb vázolt kívánalmainkból annak kedvéért tovább engedni képesek nem volnánk.

Hogy a dunagőzhajózási társaságot illetőleg hasonló a helyzet, s különösen most a magyar gőzhajózási társaság elejtése után, abban semmi kétség nem lehet. Érdekeink tehát a nyugoti kivitel emelése, illetőleg nyersterményeink kivitelének könnyebbitésére, s nem a keleti nyerstermények behozatalának mesterséges emelésére utalnak. Azon előbbi iránynál főfontosságú előttünk az a jelszó: magyar területen át, magyar tengerre. Leplezetlenül kimondjuk azon meggyőződésünket, hogy a baseli szerződés rektifikálása alkalmával a déli vasut magyarországi vonalainak megváltását, vagy legalább e megváltási kulcsnak biztosítását részünkre elmulasztani nem kellett volna. Fiume jövője talán nem lebeg előttünk oly rózsás színekben, mint a nemzeti közvélemény előtt huzamos időn át lebegett; de egy dolog tény és az utolsó évek története kétségbevonhatlanul igazolta, hogy Fiumének jelentősége a magyar birodalomra nézve épen abban áll, hogy minden viszonyok közt szabályozó szellentüjjeül szolgál kiviteli érdekeinknek épugy, mint az Arlberg-pálya az osztrák-magyar monarchia részére.

Ennek pedig annál nagyobb fontosságot kell tulajdonítanunk, mert nézetünk szerint a vámszerződési tárgyalásoknál az önálló vámterület eszméjét még fenyegetés gyanánt sem lehet észszerűen felemlíteni mindaddig, míg saját területünkön nem vagyunk képesek tengerre jutni, míg egy — főleg

osztrák érdekeknek szolgáló — társaság uralja kiviteli viszonyainkat.

A német vám- és vasuti politikában beállt változás ezen felfogásunkat alaposan igazolta. Maga a déli vasut, mely e fordulat beállta előtt a tengerentúlra vitt árúk nagy részére nézve az észak-német kikötők versenyének dobta oda Magyarországot, most a fordulat beállta után kettőzött erővel igyekszik a monarchia két kikötője versenyképességének emelésén, tarifáiban valóban méltányos és a körülményekhez képest teljesen kielégítő engedményeket tett, s az engedményeknek jótékony hatását üzleti forgalmának növekedésében már élvezi is. Ezen így indikált irány kétségkívül jövővel bir. Via Szent-Péter ma sincs eltérés a Triest és Fiume közt fennálló tarifákra nézve, a déli vasut természetes érdeke azonban nem engedi, hogy via Károlyváros ugyanazon előnyök a távolsági különbözetben teljes kifejezésre jussanak. Ez irányban a zágráb-károlyvárosi, sőt a zágráb-sziszeki résznek megvétele is némi részben előnyös lehetne forgalmunkra nézve. Azonban a gyökeres biztosítást csak két mód adhatja meg. Vagy az, hogy ha a déli vasutat, annak magyar vonalait a magyar állam veszi át, vagy az, hogy ha Dombóvár, illetőleg Kaposvár felé Budapestről egy duna-jobbparti vonal építtetik ki, a mely Fiumét habár némi kerüléssel, de teljesen magyar területen érné el. Azt hiszszük, hogy ezen megoldások egyikére vagy másikára feltétlenül törekednünk kell, s hogy e törekvés a déli vasut zilált pénzügyi helyzete s az adómentesség megszűnése folytán komoly kilátással bir a sikerre.

A monarchia kikötőinek fontosságára nézve elég lesz megjegyeznünk azt, hogy a szent-gotthardi alagut megnyitása esetén nyugoti Svájcba, délkeleti Franciaországba, a tengeren át Angliába, sőt a Rajnán fel Közép-Németországba is ez a mi rendes, a német politika esélyeitől szabad, minden körülmények közt nyitva álló versenyvonalunk.

Hasonlóképen nagy fontosságot tulajdonítanánk a Kulpa szabályozásának egybeköttetésben a vukovár-samaczi csatornával, a mely vizi hálózat a magyar alföld gazdag terményeit volna képes a tenger felé vinni.

De egyáltalában hogy ha a magyar kivitel érdekeit minden eventualitás ellenében biztosítani akarjuk, úgy a déli vasuttal

ezen irányok bármelyikére nézve számolni kell s mindenesetre ez irányt érdekeinknek akár egyik, akár másik uton teljesen megnyernünk feltétlenül szükséges.

VI.

A nyugati kivitelre nézve említettük már, hogy az osztrák államvasut megnyerése képezi a főpontot. Mi azt hisszük, hogy a nyugati kivitel reánk nézve oly fontos, hogy ennek fejében az osztrák államvasut részére keleten engedményeket tehetünk. De megjegyezzük és ismételve hangsúlyozzuk, hogy e kiegyezésnek mindenesetre oly módon kell megtörténnie, mely az állam méltóságát ne sértse, s mindenk felett azon tarthatatlan helyzet, mely ma az osztrák államvasutat tette a hálózat majdnem feltétlen urává, lényegesen megváltoztattassék.

És épen ezért mi a magyar forgalmi politika kiindulási pontjául a tiszai vasutnak államivá tételét kívánjuk. E vasut lépcsőzetes tarifái által — eltekintve szerződésszerű kötelezettségétől — Czeglédre tereli összes hátpályáinak és saját magának is értékes forgalmát. 1877-ben szállitmányaiból több mint 94⁰/₀-kot adott át Czeglédnek és csak 5⁰/₀-ot Szolnoknak, 1878-ban teljes 95⁰/₀-kot Czeglédnek és 5⁰/₀-kot Szolnoknak. S e forgalom nagyságát nemcsak a pálya jövedelmező helyzete, hanem azon tény is igazolja, hogy a gácsországi, észak-keleti, alföld-fiumei, magyar keleti, első erdélyi és arad-temesvári pályák az ő hátpályáiul szolgálnak. Egy bástya ez Magyarország szívében, mely az összes magyar forgalmat mesterségesen az osztrák államvasut karjai közé vezeti. Mig e bástya áll, az osztrák államvasuttal alkudozni csak a jugum caudinum feladata. E vasut államosítása és feldarabolása, egyuttal a fővárosig való behozatala tehát az első feladat, a mi után az osztrák államvasuttal méltányos kiegyezés, esetleg a keleti csatlakozásnak compensatióul odaadása mellett képzelhető. Ha e kiegyezés létesült, a nyugoti export-irányok emelése a további feladat. Egyik legfőbb ezek közül a buda-győri vasut kiépítése kapcsolatban a győr-sopron-ebenfurti egész Leobersdorfig kiépítendő vasuttal együttesen. Ezen vasutnak szükségéről, a hazai kivitel szempontjából mellőzhetetlen fontosságáról ma már nincs mit szólni.

Mint a nemzeti közvélemény postulatumát — még pedig szerintünk is teljesen igazolt postulatumát — egyszerűen regisztrálni akarja a bizottság. A Duna felső részének szabályozása némi kételyekre ad okot Budapest kereskedelmi fontosságát illetőleg. Mi e kételyekben nem osztozunk. A magyar kivitel oly sokat nyerne a felfelé való verseny által, hogy a gönyői dunarész szabályozása nézetünk szerint még akkor is postulatum maradhatna az ország nyerstermelő közönségének, hogy ha Budapest kereskedelmi érdekei ez által sértve lennének is.

Azonban a láncznak az állam által való letétele, a csongrád-budapesti csatorna kiépítése, a reexpeditionális tarifák átalánosítása, a Budapestre nézve fennálló díjkülönbözetek mellözése, a közraktárak létesítése esetén oly nagy előnyöket biztosítanak Budapest kereskedelmi forgalmának, mely különben is Európában, tudvalevőleg, a nyers terményekre nézve legfőbb piacz, a malmok óriási fogyasztó képessége mellett, hogy ezen versenytől a fővárosnak félni egyáltalában alig lehet.

Mi tehát a gönyői Dunarész szabályozását, s esetleg a lánczhajózásnak behozatalát — azonban csakis azon feltétel alatt, hogy az államkormány vegye azt a Dunán kezébe — közgazdasági érdekeink természetes consequentiájának tartjuk.

Ily mellék momentum lenne végül nézetünk szerint az arlbergi vasutnak kiépítése. Nem osztozunk ugyan azon vérmes számításokban, melyeket az osztrákok Magyarország javára ezen vasút megnyitától escomptirozni hajlandók. A mi fogyasztási piacaink elérése a mai viszonyok közt biztosítottak mondható, míg Bajorország a német tarifarendszer experimentatióitól távol áll, s míg mi, akár a bajor vonalon, akár Szent-Gotthard megnyitásával Olaszországon át elérhetjük Budapestről ép oly rövidséggel svájci piacainkat. Ezen vasutnak reánk nézve főjelentősége csak abban áll, hogy a német vámnehézségektől és a német velleitásoktól megkimélőleg biztos utat tart fenn számunkra. Hogy ezen biztos utnak értéke van, az igaz, ezt nem tagadjuk; de ezen értéknek túlbecsülésétől óvakodunk, és pedig annál inkább, mert hisz azon esetben, ha a flumei irány az állam kezébe jő — pénzügyi szempontból is hátrányos leend ezen vonal versenye érdekeinkre.

Ily előfeltételek mellett meg lehet kezdeni egy a nemzet érdekeinek megfelelőbb, okszerű forgalmi politikát. Ily viszonyok mellett lehet okoskodni arról, hogy még fenmaradó privát vasutaink, amennyiben a kamatgarantiát tulságosan veszik igénybe, egy az osztrák sequestrationalis törvényhez hasonló módozat által, egészségesebb csoportosítás kedvéért állami kezelés alá vétessenek, vagy legalább az államosítás lehetsége által reájok üdvös nyomás gyakoroltassék.

Ily viszonyok mellett lehet értekezni arról, hogy a nemzet érdekeinek megfelelő tarifapolitika esetleg áldozatokkal is elérhessék. De lehet biztosítani más oldalról azt is, hogy a differentialis és refakcionalis rendszer nem az illető vasutak egyéni érdekei, hanem a közérdek szempontjából fog esetről-esetre szabályoztatni. Ily módon biztosan várhatjuk azt, hogy a létező fővonalak a még hiányzó kiegészítésekkel nemsokára el fognak láttatni; s hogy az ország érdekében annyira szükséges vicinális hálózat, mint szintén a köuthálózat is, a létező vasutak által nyújtandó, legmesszebb menő kedvezmények útján is ki fognak egészíttetni és összhangzatos, célirányos és egyöntetű tarifaschema mellett a forgalmi politika igényeinek megfelelő tarifapolitika fog folytattatni.

Ez azonban áldozatokkal jár. Érintettük fentebb, hogy ez áldozatok egyoldalu viselését a részvénytársaságoktól várni nem lehet. A tiszai vasut számításai szerint azon tarifáknak elfogadása, melyeket a gabona-forgalomra nézve az alsó-sziléziai vasutársaság elfogad, 204,000 frt évi veszteséggel járna. Minden egyes esetben kérdés támad — és e kérdés az árak nivellirozása miatt kettős fontosságú, — ha valjon a pénzügyi áldozat a nemzetgazdászati haszonnal teljesen fedezhető-e. Ezt csak esetről-esetre lehet megítélni, s mert mi azt gondoljuk, hogy a kormány eljárása e tekintetben a legjobb akarat mellett is igen gyakran téves lehet s e mellett a magyar vasuthálózat túlnyomó nagy részének tarifái csoportosittatván így egy kézben, minden egyes tétel igen súlyos áldozatokat hozhat vagy a kincstárra vagy a termelő közönségre, az egyéni felelősség teljesében bagyatása mellett igen czélszerűen volna támogatoul adható egy tarifa-tanács, mely a legszakértőbb s a helyzettel legismerősebb közegekből állva, minden egyes concret

esetnél a veszteséget az államkinestár részére, s a nyereséget a termelő közönség részére kellő mértékben mérlegelhetné.

VII.

Véleményünk szerint a törvényhozásnak feltétlenül jogában van az oly vasutakat államosítani, melyek a részükre biztosított kamatgarantiát annyira igénybe vették, hogy előreláthatólag azt többé visszafizetni nem lesznek képesek. Hasonló viszonyok közt vannak az osztrák vasutak is, melyekre nézve az 1877-iki deczemberi törvény 4. cikkelye következőleg rendelkezik: »ha egyes vaspályák, melyeknek tiszta jövedelme az állam által biztosított, legalább öt éven át az államtól a biztosított tiszta jövedelem felénél többet vesznek igénybe, vagy ha azon összegek, melyekkel az ily vasutak az államgarantia címén adósak, legalább is 50%-kát teszik azon részvénytőke névértékének, mely a biztosított tisztajövedelemre való utalással kibocsáttatott, akkor az államkormány jogosítva van az ily vállalat tulajdonát képező vasut üzletét egészen vagy részben átvenni, vagy más vasuti vállalat által átvétetni. Az államkormány ezen joga megszűnik, ha a vasuti vállalat az állami biztosíték címén felszaporodott tartozásának legalább felét visszafizette.«

Semmi sem áll útjában annak, hogy nálunk hasonló törvényhozási intézkedés létesíttessék. Sőt a mennyiben egyes pályák államosítása a célszerűbb csoportosítás szempontjából szükségesnek látszanék, s ezen államosítás nem várt nehézségekbe ütköznék, a bizottság meggyőződése szerint az ily törvény hozatalára feltétlenül szükség van. Azonban miután a törvény értelmében a kamatbiztosítás a garantiával engedélyezett összes vasutainknál — az alföld-flumeit kivéve — azon feltételhez köttetett, hogy a kamatgarantia tényleg igénybe vételének egész tartamára az államkormány a tarifák meghatározására döntő befolyása van: ezen sequestrationális eszköznek igénybe vétele csakis az államosítás nehézségeinek meggátlása szempontjából volna tanácslatos. Mi ugyanis abban a véleményben vagyunk, hogy teljesen egyöntetű s az ország közgazdasági érdekeinek teljesen megfelelő egységes tarifa-politika létesítésére nagyobb mérvű államosítás s mindenekfelett célirányosabb csoportosítás

szükséges, melyek vasuthálózatunk jelen előrehaladott állapotában is képesek az ország fővárosába futó sugarakká változtatni át a társulati hálózatoknak egyes töredékeit. E végből a társulati vonalak feldarabolása, s ismét e célból az államosítás bizonyos mértékben szerintünk is feltétlenül szükséges. Nem oly feltétlen ugyane követelmény a többi vasutakra, mint a tiszavidéki vasutakra nézve, de majdnem minden vasutunkra nézve ezen szempontot nem lehet figyelmen kívül hagyni. Más oldalról azonban készségesen ismerjük el, hogy azon esetre, ha az e vasutaknál a tarifákra nézve fennálló döntő befolyás egy, az egész hálózatra nézve egyöntetű és egységes tarifa-politika létesítésére használtatik fel, s e tekintetben a garantiát tényleg igénybe vevő pályák egységes hálózat gyanánt kezeltetnek, ez esetben az államosítás kérdése tisztán matematikai kérdéssé változik át, azzá nevezetesen, hogy melyik igazgatás kerül többre vagy kevesebbe; — oly kérdés, a melynek közgazdasági jelentősége nagy részben megszűnt.

VIII.

A vasuti szállítási díjak közgazdasági érdekeinknek megfelelőleg állapítandók meg. Ez a tarifapolitika feladata. E közgazdasági érdekek első sorban a kivitel kedvezményezését és ez által nyersterményeink versenyképességének fentartását, más oldalról pedig a helyi tarifáknak a belforgalom érdekeinek szempontjából való átalakítását igénylik.

A kiviteli forgalomra nézve a forgalmi viszonyok jelen helyzetében a köteléki tarifákat, mint kiviteli forgalmunk fő-tényezőit vagyunk kénytelenek tekinteni, s mindjárt e pontnál kötelességünknek tartjuk megérteni azon nagy ellentétet, mely köztünk és azon felfogás pártolói közt létezik, a kik egy merev egységtételeken alapuló tarifa-rendszer barátai. Mi ily rendszert nem annyira elvi álláspontok, mint inkább a gyakorlati viszonyok nyomása alatt Magyarország érdekeivel éles ellentétben állónak tartunk. Feltéve azon esetet, hogy egy ily merev egység-rendszer létesítéséhez reá birhatnók a hazai privát vasutársulatokat, különösen pedig azon fővonalakat, melyek az államkamatbiztosítást tényleg igénybe nem veszik és így az államhatalomtól nagy mérvben független álláspontot foglalnak

el, s melyek engedélyokmányaikban csak a maximális díjtételek határáig vannak szorítva, tényleg pedig a tarifákat csupán a verseny által szabályoztatják; — mellőzve mondjuk ezen nehézségeket — és feltéve azt is, hogy az osztrák vasutak, melyek a tarifák tekintetében minden állami beavatkozást oly nagy mértékben perhorreskáltak, egy ily gyökeres rendszabálynak magukat alávetni készek volnának, és feltéve még azon további kedvező esetet, hogy a németországi tarifaschema, mely még ott sem jutott teljes megállapodásra, az egész osztrák-magyar és német forgalomra nézve teljesen elfogadtatnék, a magyar kivitel érdekeit még ily kedvező feltételek mellett — melyeknek valószínűsítésére alig lehet remény, — sem látnók biztosítva a rendszer elfogadása által. A mi érdekeink ugyanis főleg a kivitel biztosítására irányulnak; termelési viszonyaink közt kivitelünk nivellirozza áruinkat.

Kivitelünk elősegítése tehát a magyar forgalmi politikának legelső alapvonása, a mely mellett a belforgalom viszonylag annál jelentéktelenebb helyet foglal el, mert a beltermelés és belfogyasztás közt létező üdvös egyensúly a jámbor óhajtasok közé tartozik nálunk, és különösen nagy térfogatú főterményeinknek kivitele csak a kis terjedelmű iparczikkék behozatala által paralizáltathatik. De még ez sem történik az általunk jogosan követelhető mértékben, mert még Ausztriát sem biztosítottuk magunknak a kiegyezési tárgyalások alatt akár állataink, akár egyéb főkiviteli cikkekre nézve, habár legalább ezen kedvezményt, ha már mi vagyunk Ausztria iparczikkéinek főfogyasztói, a méltányosságnál fogva valóban kiérdemeltük is. A következő kérdésekre adott válaszokban fogjuk részletezni azon megoldást, mely az adott viszonyok között szerintünk lehetséges is, szükséges is.

IX.

Forgalmi irányunk ezen egyoldalúsága adja ismét a főnehézséget a forgalmi politikának egészségesebb alapokra fektetésénél. Valóban az első szempont, tarifáink olcsóbbá tétele, daczára annyiszor hangsúlyozott igazságának, ép ez ok miatt nehezen lesz érvényesíthető. Mig vasuti kocsiaiinkban bő termés idején 1868-ban is a kivitelnél nagy szükségét szenvedtünk,

addig az összes vaggonpark csaknem teljes kihasználás nélkül kénytelen a visszafelé jövő utat megtenni és így majdnem ket-tős önköltséggel elérni ugyanazon pénzügyi eredményeket. Innen van, hogy vasutaink átlagos forgalmában a boltsúly oly kedvezőtlen arányú a fizető súlyhoz, s innen van, hogy vasutaink önfenn-tartási kötelezettsége nem engedi a tarifák leszállítását mégcsak kísérletképen sem, habár csak egyes fontosabb tárgyakra nézve is létesíteni. Ez alapon nehezen lehet segíteni az ugynevezett ko-csiür-tarifa behozatala által is, a mennyiben ez által a vasuti szolgáltatnak inkább megfelelőleg, az értékesebb tárgyak is ugyanazon egységtétellel, a jelenleginél olcsóbban szállíttatnának ugyan, de épen ezért az innen most folyó jövedelem hiánylata a terjedelmesebb nyerstermények szállítási árához adatván, épen kiviteli forgalmunk megdrágítása idéztetnék általa elő. Mivel pedig a tarifák általános leszállítása alig remélhető: a tarifa-reform, vagyis a tarifáknak esetleges és forgalmi közgazdasági vi-szonyainkhoz simuló átdolgozása minden irányban a legsürgő-sebb közgazdasági kérdések közé tartozónak nőtte ki magát.

A bizottság nem titkolta el maga előtt azon ténnyt, hogy az e tekintetben felmerült eszmék közül csakis azokat van módjáb-ban ajánlani, a melyek a forgalmi viszonyok jelen helyzetében egyáltalában gyakorlatiaknak nyilvánulnak. Tárgyalásai során a tarifa-szabályozásnak összes tételei felmerültek előtte; de a lé-tező keretnek gyökeres megváltoztatását ez idő szerint nem tartja keresztülvihetőnek, s a helyett csak a létező schémák közt az országos közgazdasági érdekek érvényesülését biztosító módozatot ajánlhat.

Azon rendszer mellett, mely hazánkban is elfogadtatott, a vasuthálózat egy, még pedig jelentékeny része magánvasut-társaságok kezében van. E társaságoknál természetesen a társu-lati részvényesek érdeke a főszempont, mely mellett a közérdek csakis úgy és annyiban érvényesül, a mennyiben és a mikor azzal ellentétben nincs. Ez ellentét pedig sokkal gyakrabban következik be, mint az első pillanatra látszik. Legtöbb esetben ugyan a vasuttársulatok merevségének oka azon tényben kere-sendő, hogy ők maguk nem helyesen fogják fel valódi érdekö-ket; gyakran azonban s főleg oly kevésbé prosperáló társasá-goknál, mint a minők a mi vasutaink, a kísérletekkel járó koc-

kázat csaknem a priori ki van zárva. A vasuttársulatok szempontjából jogosult felfogások viszont gyakran félreértetnek a közérdek álláspontján álló közönség részéről és így a vasutak és a közönség közt levő conflictus mindig erősebb és erősebb mérvben nyilvánul. Pedig a közérdek minden méltatása mellett is kénytelenek vagyunk elismerni, hogyha egyszer a törvényhozás a vasutak részére maximalis árszabály biztosítása mellett megadta a rendelkezési jogot, úgy nem mindig jogosan kívánható tőlük sem az osztályozásnak, sem a díjtételeknek egyöntetűsége, a mennyiben mindezen dolgokban részben saját vidékek gazdasági igényeihez, részben a versenyviszonyokhoz kell simulniok.

Mindkét alapfeltételt végül lényegesen alterálják az önköltségek s ezek közt a kamatozást igénylő befektetési tőkének különböző nagysága. Hogy lehetne kívánni egy mért-földenként millióba kerülő, drága üzletű hegyi pályától teljes monopolium mellett oly vitelbéreket, mint a minők mellett egy tizedrész annyiba kerülő sík-pálya teljesen kifizeti maga magát.

Ugyanezen szempontok irányadók azon álláspontra nézve is, a melyet a differentialis tarifákkal szemben elfoglalunk. Kétségbevonhatlanul jogos azon sok panasz, és nem kevésbé jogos azon sok dicséret, a mely a differentialis tarifákról legkitünőbb szakemberek által elmondott. Igaz, hogy a differentialis tarifák által távol vidékek vonatnak be a forgalomba s ez által a termelés és fogyasztás köre tágul s a Carey-féle elmélet nagyobb távolságokban is érvényesül; igaz, hogy a differentialis tarifák mintegy előfutárjai a civilisatiócnak, s hogy lényegesen elősegítik a nemzetközi forgalom fejlődését s részben annak irányát megszabják; másrésről azonban azt sem akarjuk kétségbe vonni, hogy hatásuk mindig a körülményektől függ. Gyakran épen miattuk kénytelenek a vasutak különösen sujtani localis forgalmukat; minden esetben a távolabbi termelvények aránylag olcsóbb szállítása a közös piacra érzékenyen és közvetlenül sujtja az ugyanazon piacra dolgozó többi versenytársakat.

A nemzetközi forgalomban gyakran a vasuti verseny útján az állam forgalmi politikája vitáztatik és mindenestre általa a közgazdasági életre oly nyomás gyakoroltatik, mint a közgazdasági tényezők közül egyetlenegy által sem.

De épen azért, mert így gondolkozunk, a differentialis

tarifáknak vasuti rendszerünkben való kizárását sem óhajtandónak, sem kivihetőnek nem tartjuk.

Kivihetőnek nem tartjuk azért, mert a vasutaknak versenyképességét mindenestre lényegesen alterálják az ezen cím alatt származó bevételek, s az egyöntetű merev egységárak alkalmazása nem lévén képes a gyakorlati élethez hozzásimulni, az egész *lucrum cessans*, gyakran és különösen víziutak versenye esetében *damnum emergens* is, a vasutakat jogtalanul sújtaná. Ezen felül kivihetőnek nem tartjuk azért sem, mert a vasuti tarifák szabályozása egyoldalulag a törvényhozás részéről csak oly erőszakos rendszabályok által történhetnék, mint a minők Németországban elfogadtattak, de a miknek nálunk való alkalmazását épen egy pár hatalmasabb vasuttársaságunkkal szemben, a legdelikátabb természetű bonyodalmak felidézése nélkül alig lehetne képzelni. Hozzájárul, hogy az Ausztriával fennálló vám- és kereskedelmi szerződés és még inkább a tényleg fennálló közös közlekedési vállalatok elbírálása oly új közösügyi *campagnet* nyitna meg Ausztriával szemben, a melynek érdekeinkre nézve a jelenlegi állapotnál kedvezőbb eredményét nem vagyunk képesek előre látni.

Együttal meg kell jegyeznünk, hogy annak kimondása, miszerint a köteléki díjszabásokban alkalmazott egységárak a helyi tarifákban is alkalmaztassanak — bár az által lényegesen egyszerűsítették a kezelés, — tényleg a differentialis tarifák eltiltását jelentené, miután ennek lényege épen a nagyobb távolságra olcsóbb egységárakból folyik. Ennélfogva mi ezt gyakorlatilag keresztülvihetőnek külföldi forgalmunkban szintén nem tarthatjuk, sem *casuisticus* termelési viszonyainknál fogva kívánnatosnak nem tekinthetjük.

Eltekintve azonban a gyakorlati kivihetőség kérdésétől, nem is tartjuk óhajtandónak a differentialis tarifák eltörlését. Ugyanis Németország tarifa-politikája azon közgazdasági vezérelven sarkallik, mely a nemzeti termelést a nemzeti fogyasztás részére biztosítani, s viszont ezt annak megtartani minden áron igyekezik. A német birodalom teheti ezt legalább is azon jogosultsággal, mert forgalmának zöme ugysis belföldi, a termelés nagy része belföldön fogyasztatik el, s e fogyasztásnak nagy része belföldön termeltetik. Merev tarifatételek mellett ezen kölcsönösség

még nagyobb mértékben biztosittatik. De nálunk, hol a hazai termelés főleg a kivitelre dolgozik és a hol termelésünk árai minden körülmények között a külföldi piacok által nivelliroztatnak, nálunk a merev egység kedvéért eltítani oly forgalmi tényezőt, mely a kivitelt lényegesen elősegitheti, a mi nézetünk szerint egyáltalában nem látszik kívánatosnak. Hát ha még ehez hozzávesszük azon tényt, hogy míg mi mesterségesen eltíltanók kivitelünk kedvezményezését, addig versenytársaink ezen kedvezményt a lehető legnagyobb mértékben igénybe vennék, mint ezt tényleg különösen a román és délorosz gabona példája fényesen igazolja !

X. és XI.

Az osztrák-magyar és német hálózaton érvénybe lépendő egységes tarifa-rendszer kiviteli érdekeinknek nehezen felelne meg, s így a differentialis rendszer hazánk kiviteli érdekeire nézve előnyös lévén, véleményünk szerint annak eltörlésére nem kell törekednünk.

Elismerjük ugyan, hogy a német tarifareform elméletileg haladást jelent, de a közgazdasági helyzet eltérő viszonyai eltérő rendszert ajánlanak, s így ahhoz hozzájárulni képtelenek vagyunk.

Hasonló a felfogásunk a német reform által megtiltott refectiák tekintetében is. Ezen refectiák története a magyar tarifák történetében különös fejezetet foglal el. Engedélyokmányaink csak hasonló szállítási körülmények közt biztosítanak hasonló szállítási díjtételeket. A refectiáknak eltíltása tehát jogilag véve nem egészen biztos alapon nyugszik ; mindenesetre azonban vannak oly körülmények, a midőn a tarifáknak gyökeres változása az üzleti élet követelményeihez nem simulhat feltétlenül, s különösen azóta, mióta a hazai vasutársaságok közt, legalább azoknak nagy részére kötelezőleg cartellirozott viszony jött létre. Ezen cartelt megkezdte az oderbergi utirány megnyílta, s az ebből következő verseny egymásután rohamosan leszálló tarifátételeket s legtöbbször refectiák alakjában hozott létre, úgy, hogy midőn a túlvitt verseny folytán kimerült vasutak igazgatóságai a legolcsóbb nyilvános díjtétel alapján cartelbe egyesültek, a kereskedő világ részéről teljes alapossággal hangsúlyoztatott ezen hivatalosan legolcsóbb tételeknek az előbbi refectionalis díjtételekhez képest való nagymérvű emelkedése. E viszony

fejti meg, hogy ma a refectiáknak sokkal csekélyebb tere van, mint a verseny idejében volt. Mindazonáltal a külföldi piacok helyzete, s a velünk versenyző gabnának szállítási különbözetei oly előnyöket biztosítanak a refectionalis rendszer részére, a melyeket ignorálni egyáltalában nem lehet. Kétségtelen tény az, hogy a refectiák üzletteremtő hatása voltaképen nem a szállító vállalatnak, hanem a forgalmi politika körébe vág; és épen ezért egységes forgalmi politikát igénylő viszonyaink közt ezen fegyverről a magyar kivitel emelhetése érdekében egyszerűen lemondani már csak azért sem volna tanácsos, mivel versenytársaink nagy mértékben élnek vele. Tudjuk és ismerjük az amerikai vasutak versenyháborúját p. o. Chicago és Newyork között, mely versenyháború a víziutak versenye által is influál-tatik. Hasonlóképen tudjuk, hogy a víziut versenye az észak-német kikötőkön át a közép-német piacokra is kiterjed, mind az orosz, mind az amerikai termények érdekében. Tudjuk és ismerjük, hogy a vasutiszállításra indicált déloroszországi termények érdekében az illetékes vasuttársulatok oly versenyhárcot fejtenek ki, a mely mellett valóban indokoltnak látszik a kormánynak azon eljárása, hogy a külföldi kötelékekben engedélyezett refectiáknak közzétételét is elengedi oly esetekben, midőn a verseny-viszonyok alterálása épen ezen közzététel által veszélyeztetve van. Ily viszonyok nyomása alatt a bizottság a refectiák általános eltiltását forgalmi politikai indokokból nem helyeselheti, más részről nyilvános tarifa jellegével óhajtaná azokat felruházni s véleménye szerint azoknak közzététele, a fentebb érintett esettől eltekintve, mindig követelendő, sőt e kényszer a lehetőség szerint a hajózási vállalatokra is kiterjesztendő volna. E szempont alapján a vasutak részére ajánlatik, hogy a mennyire a körülmények engedik, a refectionalis engedményeket akár időny-, akár rabbat-, akár irány-kivételes tarifákkal pótolják. E czélból kívánatosnak látszanék különösen a cartelirozott vasutaknál, a cartelben egyesült vasutak részére egy közös üzletvezetőség megállapítása, a mely által minden concrèt esetben az összes érdekelt vasutak külön megkérdezése és külön figyelembe vétele elmellőzhető volna.

Nagyban és egészben tehát a bizottság Magyarország érdekeivel a jelen rendszert megegyezőnek tartja és a hiányokat

nem annyira a rendszer, mint inkább az ennek alapjául szolgáló vasuti kezelési rendszer természetében találja, a mely természet az egyéni célokra törekvő részvénytársaságokat itt-ott — sajdalom, igen gyakran — ellentétbe hozza érdekkövetelményeinkkel, a mi annyival súlyosabb, mert épen azon vasutaink, a melyek az országos forgalmi politika vezetésére hivatvák, nem állanak az államkormány döntő befolyása alatt.

Azt már említettük, hogy a német köteléki tarifák újra alkotása, s azoknak a magyar kivitel érdekében sikerrel biztató alakulása, a magyar vasuthálózat részéről oly áldozatok hozatalával járnak, a melyeket részvénytársaságoktól követelni alig lehet jogosított eljárás.

A több oldalról hangoztatott egyoldalú állításokkal szemben a bizottság nem tévesztheti el szem elől azon tényt, hogy a német belforgalmi tarifáknak alapjául szolgáló egységtételek, gyakran nagyobb távolságra is, de kisebb távolságra feltétlenül alacsonyabbak az osztrák-magyar vasutak egységtételeinél; — úgy hogy legalább első pillanatra a köteléki tarifák újolagos felemelése ellen a német vasutak részéről érvényesített azon ellenvetés, hogy a további áldozatok most már a mi monarchiánk vasutai részéről hozandók, teljesen indokoltnak látszik. E tüneménynek oka azonban vasuthálózatunk egyoldalú forgalmában, s ezen egyoldalú forgalommal együtt járó kétszeres üzleti kiadásban keresendő. E körülmény megakadályozza vasutainkat a tarifák egységtételeinek leszállításában s gyakran igényelteti velük oly irányzatok érvényesítését, melyek a nemzet legvitalisabb érdekeivel éles ellentétben állanak. Nézetünk szerint mindaddig, míg általában vagy legalább is összes versenyfeleinknél egységes tarifa-schema elfogadtatni nem fog, mind a differentialis mind a refactionalis rendszer fentartandó, azonban országos érdekek szempontjából kezelendő, ennek érvényesítését az állam kormánya, a rendelkezése alatt álló eszközökkel a jövőben inkább foghatja, mint az eddig történt. Ezen szempontok érvényesítését saját részvényeseik rovására magán vállalatoktól várni nem lehet.

XII.

Azon kérdés eldöntése, hogy a német kötelék-díjszabások megújítása mellett hazánk terményei versenyképesek fognak-e

maradni az amerikai és orosz terményekkel szemben, — igen kis mértékben érinti a közlekedési politikát. Azt látjuk és tudjuk, hogy ez időszerint a német köteléki tarifák megszüntetése teljesen elégséges volt Anglia felé összes forgalmunkat az észak-német kikötők helyett az adriai kikötők felé terelni át, s nézetünk szerint a hamburgi kivitelt újabb időben adott olcsóbb díjtételek sem lesznek elégségesek e tekintetben gyökeres változást hozni létre. A mi a kivitelt illeti: annak megszüntetése, vagy legalább is nagymérvű megszorítása volt épen a német közgazdasági politika feladata. Ezen feladat tényleg meg is valósult. 1876 óta alig van valami kivitelnk Németországba és ezen csekély mennyiség is helyesebben határszéli forgalomnak volna nevezhető.

A német — különösen északnémet — forgalom eleste után sokkal nagyobb forgalom fejlődött ki a délnémet piacokkal, és különösen Svájcczal. E tekintetben újabban díjleengedések is léptek életbe. A helyzetet lényegesen elősegíti ezen irányban azon körülmény, hogy az Erzsébet nyugoti vasut és a svájci vasutak közt az összeköttetést a bajor államvasutak simbach-lindau-i 344 kilométer hosszú vonala képezi, a mely vasutak köztudomás szerint nemcsak nem vetették magokat alá a birodalmi tarifapolitikának, de sőt az alkotmányilag kikötött jog értelmében minden általános szabályozó törvény hatálya alól is kivételnek. E vasut ennél fogva szabadon folytathatja eddigi politikáját, és azt tényleg folytatja is, a kiviteli forgalom kedvezményezésére nem egyszer jelentékeny engedményeket tévén. Más kérdés az, vajjon sokáig lesz-e képes önálló helyzetét megtartani a német közgazdasági iránylattal szemben. Ha ez eset bekövetkezik, úgy természetesen a jelen helyzet gyökeres átalakulásnak néz elé, még pedig oly irányban, hogy a már most is hatalmas amerikai és orosz verseny piacunkon még hatalmasabb lesz. E helyzeten az arlbergi pálya segíthetne részben, ha a helyzet magaslatára emelkednék, de — bár e vasutnak fontosságát ez eshetőséggel, s különösen a vámügyi velleitásokkal szemben nem tagadjuk — nézetünk szerint még erősebb verseny lesz támasztható részben a Duna, részben pedig tenger útján, ha a szent-gotthárdi vasut megnyilta által Svájc nyugoti és Franciaország dél-keleti része közelebb jő hozzánk. A ten-

geri szállítás természete, egyesítve az olasz vasutakon már jelenleg is érvényben levő igen olcsó átviteli (*merci in transitu*) tarifákkal, kétségkívül a leghathatósabb eszköz lesz ezen fontos piacznak megtartására is, mely annál nagyobb jelentőséggel bír reánk nézve, mennél valószínűbb a többi piacok elzárása.

XIII.

A déli vasuttal szemben elfoglalt álláspontunk részletezésénél jeleztük e vasut nagy fontosságát kivitelünk biztosítása céljából. 1878 óta köteléki díjszabások léteznek a triesti és fiumei utirányra nézve, a mely díjszabások túlságos magasaknak nem mondhatók, a mit azon tény is bizonyít, hogy a tengeren túli szállításban, még Anglia keleti kikötőit sem véve ki, a versenyképességet teljesen kimutatta, a mennyiben az egész forgalom ide fordult az észak-német kikötőktől.

Azonban még ezzel nincs teljesen biztosítva a magyar kivitel érdeke.

A tengeri szállítás nagy hordereje és nagy versenyképessége épen abban leli magyarázatát, hogy tengeri uton a távolságok csak igen csekély kifejezésre találnak a díjtételekben, s Triesztől Marseilleig például majdnem teljesen ugyanazon díjtétel szedetik, mint Liverpool vagy Glasgowig. E díjtétel alacsonyságával pedig sem a vasuti, sem a belhajózási ár-szabály sem vetekedhetik. Állandók például a panaszok, hogy a dunagőzhajó-társaság tarifái Budapesttől Galaczig magasabbak, mint a tengeri szállítás költségei Londontól Galaczig az óriás távolság daczára stb. Ép ezen okoknál fogva világpiacon csakis azon ország szerepelhet teljes biztonsággal, mely tengerre támaszkodhatik. Hogy ez mily nagy igazság: azt a német politika jelen helyzetében felesleges indokolnunk. Atyáink bölcsessége régen belátta azt, és ezen igazságnak — nem pedig Fiume abszolút értékének — tulajdonítandó az a szívós ragaszkodás, melylyel Magyarország minden időben változatlanul viseltetett Fiume iránt. Nem annyira a kivitel mennyisége, mint inkább a kivitelnek minden eventualitás közt való biztosítása képezi e jelentőséget. És, ha őszinték akarunk lenni, e biztosítás ma sincs meg. Egy — természetes érdekeinél fogva osztrák érdekeknek szolgáló — vasut uralja egyetlen kikötönket.

Hogy ily körülmények közt mit jelentett volna forgalmunkra nézve az oly sokak által hangsúlyozott önálló vámterület, minden irányban Ausztria által uraltatván forgalmunk, nem akarjuk részletezni. De az tény, hogy ez nem maradhat tovább így: Fiumét emelni és mindenekfelett biztosítani kell.

A mai viszonyok közt ez nem kellő mértékben történik a vasuti politika által. A kormány és törvényhozás elismerésre méltó bölcsességgel rendezett ugyan rendes meneteket Fiuméből nyugatra, s ez által — karöltve a német közgazdasági politikának a versenyirány kárára történt új változásával — lényegesen emelte Fiume forgalmát; de mindaddig, míg Fiume részére Trieszttel csak egyenlő díjtételek biztosíthatnak a vasuti szállításnál, Fiume a trieszti tőke, üzleti összeköttetések, megszokás, rendes üzlet stb. ellenében versenyezni képes nem leend. A déli vasut a saját szempontjából nehezen tehet többet. Reá nézve ugyanis a szentpéter-i összeköttetés döntő; az ez irányban létező tarifáiban magasabb díjtétel Fiuméba, mint Triesztbe tudtunkkal nem számíttatott soha, sőt a legtöbb esetben $\frac{1}{2}$ — 3 krral azon csekély távolsági különbözet is jeleztetett, mely Fiume előnyére fennáll.

A baj forrása azonban az, hogy a déli vasut a maga érdekeinek természetes szemmeltartása folytán a károlyvárosi rövidebb irányt nem támogathatja, s így Fiume el van zárva a helyzet természetes előnyeitől.

A fentebbiekben előadtuk, mily lépéseket tartunk szükségesnek e visszas helyzet orvoslására, most csak azt jegyezzük meg, hogy a tengeri szállítás nivellirozó hatásánál fogva, mi Magyarország legvitalisabb érdekei közé számítjuk tengeri kikötőnknek minden eventualitás ellen való biztosítását, s csakis ily teljes biztosítás mellett véljük megállapíthatni azon maximumot, a meddig sujthatja nyers terményeinket, s ez uton hazánk közgazdaságát, szomszédaink közgazdasági politikája.

XIV.

Nem tekintve a kiviteli kereskedelem követelményeire, vasutaink helyi tarifái kétségkívül döntő befolyást gyakorolnak a belkereskedelem alakulására és mezőgazdasági terményeink értékesítésére. Az osztályozás szempontjából a teljes egyöntetűség

a déli vasúttársaság kivételével elfogadtatott ugyan, de az egységtételek megállapítására nézve a vasúttársaságok közt az eltérés még jelenben is fennáll. Ehhez járul a szállítási adó és az agio-különbözet által okozott nehézség. A déli vasut pl. jogositva van 15 százalékos aranyagio szedésére, míg legfőbb hazai vasutunk csak ezüstben van jogositva ily díjtételek szedésére; a többi vasutaknál szedett ezüstárkeletpótlék pedig ma igen csekély, legtöbb esetben semmisem. Az egységtételek különbözősége és azonfelül a tarifa-rendszer alapjául szolgáló vezérelvek különbözősége az egyes vasutaknál, párosulva a belforgalomban is adott refactiákkal, oly tömkelegét képezik a vasuti árszabályoknak, hogy azok ma már a szállító közönség egy részére nézve hozzáférhetlenek és a termelő közönségre nézve majdnem teljesen érthetlenek.

Mi azt hisszük, hogy e viszonyokon lényeges változás fog eszközöltetni az által, ha az államosítás nagyobb mérvben fog keresztülvitetni. Tényleg ugyanis ma az államvasutak különböző hálózatain egy és ugyanazon árszabályok vannak érvényben, és igen valószínű, hogy abban az esetben is, ha az államvasutak hálózata megnagyobbíttatik, vagy ha az államosítás a garantiát tényleg igénybe vevő vasutakra nézve egy hozandó sequestrationalis törvény alapján általában is kiterjesztetik, ezen rendszer legalább a belforgalomra nézve változást szenvedni nem fog. Azt hisszük, hogy akár az államosítás közbenjöttével, s így ezen tarifák egyszerűsítése szempontjából eszköznek való felhasználásával; akár, ha lehetséges, a nélkül, nagy szolgálat tétetnék a belforgalom közgazdasági érdekeinek, ha a magyar államvasutak tarifarendszere akár jelen alakjában, akár változtatásokkal kiterjesztetnék a magyar állam közvetlen befolyása alatt álló összes vasuti hálózatokra. Ez biztosítaná a belföldi forgalomnak egyöntetűségét, biztosítaná azon visszas állapot teljes megszüntetését, mely az egyes vidékek lakói közt az utóvégre is közpénzből fentartott vasúttársulatok által fentartatik; könnyebb átnézetet adna a tarifák tekintetében s a legtöbb esetben jelentékenyen olcsóbbá is tenné a szállítási díjakat. Mert szerintünk önerejükből fennálló részvénytársulatoknál megengedhető dolog az építési és üzleti viszonyok különféleségéből az egységtételeknek különbözőségét deriválni, oly magánvállalatoknál tudniillik, melyek tisztán és kizárólag a részvényesek vagyonát képezik, e külön-

bözőségnek jogosultsága van, de a különbözőség nem állhatna fen oly vasutaknál, melyeknél a hiányt — mely évről évre rendszeren előfordul — az államkincstár pótolja és a melyeknek egyedüli vagyona épen ennél fogva csak az állami garancia. Ez utóbbi helyen tehát az egyenlőség jogosan követelhető és czél-szerűen keresztülvihető.

XV.

A fentebbiekben már elmondtuk nézeteinket a díjvissz-térítések tárgyában. Ép ugy mint a differentialis tarifákat, melyekhez hasonló jogi alappal is birnak, különösen a külföldi forgalomra, a kivitelnak emelésére és nyers terményeink feles-legének minden körülmények közt egy debouche biztosítása czéljából tartjuk feltétlenül szükségeseknek. Nézetünk szerint egészen más szempontok irányadók a belföldi forgalom megité-lésénél, s ha mi a külföldi forgalomnál is a lehetőség határán belül — hol tudniillik az idő és a körülmények megengedik — esetről esetre helyesebben tartjuk a refactiákat az általános nyilvános tarifákkal helyettesíteni, kétszeres mértékben áll e felfogásunk a belföldi tarifa alakulására. Azt azonban minden körülmények közt óhajtjuk, a mi a fentebbiekből önként folyik, hogy nevezetesen a refactiák minden körülmények közt közzé-tétessenek s minden körülmények közt a kormány által engedélyeztessenek, hogy így egyrésről az ország köz-gazdasági érdekeire esetleg kártékony hatást gyakorolható üzleteket meggátolják, a külföldi terményeknek a hazai ter-mények kárára való pártfogoltatását lehetetlenné tegyék és egyes szállítási üzletek és czégeknek a termelő és fogyasztó rovására való kedvezményezését megszüntessék.

Méltányosnak látszik azonban előttünk a vasutak részéről nem egy alkalommal hangoztatott azon kifogás, hogy nemcsak ők, hanem a velük versenyző vizi utak, különösen pedig az ezt uraló dunagőzhajózási társaság hasonló rendszabálynak vettessék alá. Ezt annál inkább jogosultnak tartjuk, mert a dunagőzhajó-zási társaság is közös forgalmi társaság lévén, tarifáinak és a refactiáknak önkényes alakításai által esetleg a hazai termés-nek az aldunai terményekkel szemben versenyképességét lénye-gesen alterálni képes. A láncz lerakása vagy engedélyezése az

államnak e tekintetben felette kedvező alkalmat szolgáltat arra, hogy a hazai érdekek védelmére a hajózás tekintetében is nyerve meg a szükséges fegyvereket. A dunagőzhajózási társaság — mióta a magyar vállalat jótékony versenye megszűnt — feltétlenül uralja a Duna forgalmát, s hogy igen gyakran nem oly irányban, mely Széchenyi gr. intentióinak megfelelően: arra hires special árszabályai szolgáltatnak bizonyosságot. Miután az engedélyokmányok e tekintetben minden kétségen felül álló jogi alapot nem nyújtanak sem az 1846-ki, sem az 1857-ki, sem az 1873-ki szerződésben: az államkinestárnak ezen alkalmat kell megragadnia a közérdek szempontjából a tarifák egyenlőségének, a refactiák közzétételének s végül az állami döntő befolyásnak biztosítására, még pedig oly módon, hogy a társulat nem magyar vonalain adott kedvezmények által a magyar forgalmi politika illusoriussá ne tétethessék. E célra legbiztosabb eszköz, ha az állam rakván le a lánczot, az egészséges versenyt lehetővé teszi.

XVI.

Már említettük, hogy az osztályozás egyenlősége, a déli vasutat kivéve, befejezett tény hazai vasutainknál. Az egységtételek azonban csak az esetben volnának egyenlősíthetők, hogyha azoknak háta mellett ugyanazon egy pénzerő állana, a mely az egység-árakat szabályozza. A tarifák fluctuáló volta ugyanis azoknak a piaczi viszonyokhoz való simulását lehetővé teszi, míg ellenben akár túlmagasan, akár túlalacsonyan szabhatnak meg a szállítási díjtételek, ezeknek merevsége minden körülmények közt érzékenyen hathat a pálya jövedelmező voltára; sőt a mennyiben mindegyik pályauzletnek jelentékeny részben individualis természete van, ezen individualis üzlet megbénítása az egyenlőség rővására az illető pályára esetleg súlyos terheket rővhat. Az egységtételek kötelező voltát ennél fogva meggyőződésünk szerint minden vasutra kimondani nem tartjuk tanácsosnak. Egészen más szempont azonban az, hogyha az államvasut-hálózat nagyobb kiterjedést vesz, vagy hogyha a garantiát tényleg igénybe vevő vasutakra nézve e tekintetben is érvényesítettik az engedélyokmányok azon fenntartása, hogy a kamatbiztosíték tetteleg igénybevételenek egész idejére fentartja

az állam a tarifaügyekben a döntő befolyást, mely esetben nagyon természetesen a garantírozott hálózat az államvasuti hálózattal egyöntetűleg volna kezelendő.

A kivitel kérdését azonban mi oly fontos hazai érdeknek tartjuk, hogy esetleg áldozatoktól sem riadunk egyáltalában vissza ennek elősegítése és biztosítása céljából. Összes hazai vasut-hálózatunknak rendeltetése, létoka és missiója ugyis épen a kivitel biztosítása volt. Nem tartanók consequens dolognak megijedni fél, vagy mondjuk, egy milliónyi többlettől a hazai kivitel érdekeinek teljes biztosítása céljából akkor, midőn az e célra létesített vasut-hálózat évenként 20—22 millió forint-ját emésztí fel az államkincstárnak; midőn tehát arról van szó: az eddigi áldozatok teljes megtartásával semmi, vagy annak lényegtelen felemelésével teljes eredményt biztosítani.

Az állami befolyás alatt levő vasut-hálózat egyöntetű kezelése esetében ezen célra esetleg a tarifa-mérséklések folytán bizonyos áldozatok fognak igényeltetni. Ez áldozatok nagyságának mérlegelése minden egyes concret esetben különös appreciatio feladata. Nagyságát mérlegelni aproximative is lehetetlen. Függ ez a termelési és fogyasztási piaczoktól, függ a versenyvonalaktól, függ a versenyző termények versenyképességétől és függ végül oly speciális viszonyoktól, melyek általánosságban sem részletezhetők.

Átalánosságban és nagyjából fel kell ugyan tennünk, hogy miután az árleszállítások célja közvetlenül is a hazai termények versenyképessége és így szállításának lehetővé tétele, az árleszállításból származó veszteségek egy része a szállított mennyiség növekedése által kárpótoltatnék. Miután azonban első sorban főleg a hazai terményeket vesszük kiindulási pontul, s így az átmeneti forgalmat, melyre nézve szerintünk egészen más szempontok volnának irányadók, ezen forgalom növekedésénél tekintetbe nem vehetjük: kétségkívül az államkincstárnak bizonyos veszteségek risicóját magára kell vállalnia, s épen ezen veszteségeknek mérlegelése s e veszteségekkel szemben a közgazdaságra háruló jótéteménynek kellő appreciatioja képezik azon pontokat, a melyekből minden ilyen, forgalmi politikánkra actualis jelentőségű díjmérséklésnél kell ítéletet mondanunk. Tehát épen azért, mert a kérdés az ország közgazda-

sági érdekeire nézve végtelen fontossággal bír, épen azért, mert az árak nivellirozásáról szóló törvény értelmében a tarifák hatása nemesak a tényleg kivitt, hanem a bentmaradó terményekre nézve is kihat: e fontos jognak gyakorlását csak az államkormány kezében véljük helyesen letéve, támogattatva a már említett tarifa-tanács által, melynek feladata épen a közgazdasági és finanziaális érdekek közt levő ellentétek kellő megfontolása és ezeknek tekintetbe vételével való döntés lehet.

XVII.

A helyi tarifákra nézve a jelenleg fennálló viszonyok közt kétségkívül ép oly nagy előny volna a közforgalom szempontjából az egységtételek egyöntetősége, mint a minő az osztályozás ugyanazonossága. Minthogy azonban az egységtételek ugyanazonosságának önkénytes elfogadását a kamatbiztosítást tényleg igénybe nem vevő vasutak részéről remélni alig lehet, arra legalább az államnak közvetlen és közvetett vezetése alatt álló vasutaknál kell törekedni.

Az egyes forgalmi cikkekre nézve igen nehéz a bizottságnak véleményt mondani. Kétségtelen dolog, hogy a szállításnak olcsóbbá tétele első sorban a termelés javára válik, miután a közvetítő kereskedő utóvégre is a szállítási árt a vételárba számítja be úgy, hogy az minden elmélettel megegyezőleg, a termelési költségek közé számíttathatik.

De ismételve hangsúlyozzuk, hogy a kiviteli érdekek fenntartása oly annyira fontosnak látszik előttünk, hogy ezzel szemben a belforgalomban bizonyos hátrányokat jogosan és az ország közgazdasági érdekei szempontjából helyesen viselhet el közgazdasági fejlődésünk. A gabona és örlemények tarifáira nézve különösen prononcirozott módon áll ez állítás. Átalános cinosurát e tekintetben nehéz kiindulási pontul venni; mi azonban arról vagyunk meggyőződve, hogy a belforgalomban a vasutak jövedelmezősége méltán vehető kiindulási pontul, míg a kiviteli forgalomban tisztán és kizárólag a hazai termények feleslegének kiviteli képessége, illetőleg a versenyképességnek, ha szükséges, áldozatok árán is igényelt megóvása, kell, hogy irányadó legyen.

Nehéz ítéletet mondani a felett, hogy ha egyszer az érték-

tarifát vettük az osztályozás alapjául, melyik árúkra nézve engedjük meg a magasabb és melyekre követeljük ismét az alacsonyabb díjtételeket. A bor- és szesz-szállításra nézve azonban megjegyezzük, hogy ugyanazon tételek alkalmazása ezekre, mint a gabona és lisztre, már csak azért is nehézséggel jár, mert ezeknél a kocsik teljes hordképességét kihasználni nem lehet. A legmelegebben kétségkívül a kőutak kiépítésére szükségelt anyagoknak szállítása érdekli a bizottság figyelmét. A hivatalos díjtételek itt a legtöbb esetben nem tartatnak meg. A kormány hosszú idő óta maga is különös gondot fordít arra, hogy a szállítási tételek a kőutak anyagaira nézve lehetőleg mérsékeltesse. Több vasut saját kőbányáit bocsátotta az utépítési hatóságok rendelkezése alá. Legtöbb vasutunk az önköltséghez közel járó tételeket állapított meg; sőt vasutaink egy része a hozzávezető kőutak építéséhez tényleg hozzájárult. Azon szoros érdekközösségnél fogva, mely a vasutak és kőutak közt fennáll, különösen hazánkban, hol az év nagy részében némely vidéken a vasuti állomáshoz hozzájutni majdnem lehetetlen, a természetes viszonyok maguk indikálták vasuttársaságainknak ezen irányban a legcoulánsabb eljárást, s ha itt-ott talán az utépítéssel terhelt hatóságok indolentiája nem engedte ezen előnynek teljes kihasználását, ez nem lehet indok arra, hogy jövőre is ne ezen irány folytattassék, annyival inkább, hogy ha a közmunka-törvényben e tekintetben szigorúbb rendelkezések s mindenek felett pontosabb végrehajtás fognak biztosíttatni.

Ugyanezen szempont alá esik a bizottság nézete szerint a vicinális vasutak létesítése. Épen a gazdasági egyesület részéről nem szükséges ezen vasutak fontosságát másként indokolni, mint reá mutatni az 1865-ki vitákra s az e viták eredményeül keletkezett emlékiratra. A szállítás termelési költség levén: ennek minden apasztása egyértelmű a termelés kedvezményezésével. Mily nagy szükség van erre a mi, utakban szűkölködő hazánkban, azt elég itt csak megéríteni. A bizottság meg van róla győződve, hogy ily hálózat létesítésére nem csak a törvényhozás fog megadni minden lehető könnyebbséget, hanem saját, helyesen felfogott érdekekből magok a fővasutak is.

XVIII.

A kezelési és mellékkilétékeknek mérséklése és szabályozása egyikét képezi a tarifaleszállítási kérdéseknek. Ugyanazon okok harcolnak mellette is, ellene is, mint a tarifa-leszállítás mellett általában. Csak azt jegyezzük meg, hogy minél egyöntetűbb és a mértföldszámhoz simulóbb lesz a forgalom — és a bizottság maga is óhajtja ezt a lehetőségig megközelíteni a belföldi forgalomnál, — annál kevésbé lehetséges a mellékkilétékek leszállítása az illető pályák érdekeinek érzékeny sérelme nélkül; sőt meg kell jegyeznünk, hogy ezen állapot felé fokozatosan történik a haladás más országokban is, de nálunk is az által, hogy a vasuti hálózat csoportosítása által az egymás folytatását képező vasutaknak egymásba olvadása mozdittatik elő, s így a közbeszű pályák számának fokozatos csökkenése éretik el. Általában véve azonban az átfutó szállitmányoknál annak kimondása, hogy a kezelési illetékek szedésére csak a feladó és leadó állomás van jogosítva, nézetünk szerint már most is teljesen lehetséges. Igaz ugyan, hogy ezen kezelési illetékek közt egyik contingenst a biztosítási díj képezi, a mely a közbeszű pályára nézve is bizonyos kötelezettséget involvál magában, mindazonáltal mi azt hisszük, hogy e biztosítási díj, mely utóljára is minimalis jelentőségű, magában az árszabályban is kifejezésre jut annyival inkább, mert általános természetű és az átfutó távolság hosszával teljes arányban áll.

Nézetünk szerint tehát a mellék-illetékeknek ily módon való korlátozása jelentékeny hasznot tenne, a vasuti kezelés egyszerűsítése szempontjából esetleg olcsóbbá tételére is szolgálna a nélkül, hogy az által a vasutakon igazságtalanság követetné el. Hogy a vasutak csoportosítása által e cél felé természetesen is történik közeledés: azt már fentebb érintettük.

XIX.

A tényleges viszonyok nyomása folytán vasutainkon hazánk mezőgazdasági jellege általában előbb-utóbb ugyis kifejezésre jut. Óhajtható volna vasuti szempontból is az egyes nagyobb állomásokon mezőgazdasági raktárak létesítése. Ily kísérletek, a hol eddigelé tétettek, mindenütt sikereseknek bizonyultak be, így például az északkeleti vasut kísérletei stb. Hogy ezen irány

különösen nagy hasznára volna a termelő közönségnek, mely e rendszer behozatalát huzamos idő óta saját jól felfogott érdekében szívós kitartással sürgeti, a felett ismét nem lehet kétség. Eltekintve azon intézkedéstől, hogy az engedélyokmányok határozata szerint jogositva van a kormány az inséges időkben a gabonaszállításra a rendes dijtételeket 50%-kal mérsékelni, ez idő szerint nincs más jogi erősség a kormány kezében az inséges idők méltatására nézve, kivéve az üzletrend azon kissé nagyon is tágas felhatalmazását, mely a közérdek szempontjából majdnem teljesen szabad kezet nyújt a kormánynak ily viszonyok közt a tarifák szabályozására. Miután a mi vélekedésünk szerint a tarifák tekintetében a végelhatározás minden körülmények között a kormánynak tartatnék fenn a már említett tanácsnak meghallgatásával, nagyon természetesen oly apróbb kedvezmények megadására, melyek által a vasutaknak semmi kára, a közgazdaság fejlődésére ellenben nagyobb haszon tétetik kilátásba, a kormány rendelkezése volna irányadó. Azt véljük, hogy mind e tekintetben lényeges változásnak fogunk elébe menni, ha a vicinális hálózat az ország nagy részében ki fog épülni. A mai viszonyok szerint ugyanis a vasuti hivatalnokok a legfelsőbb rétegektől a legalsóbbig nagyobbára idegenek s az illető vidékkel egyenes összeköttetésben nem állanak. Ennek természetes következménye az, hogy az illető vidék a vasutvállalatokat reájuk nézve oly idegen vállalatnak tekinti, a melyektől minél több hasznot minél kevesebb fáradsággal igyekezik kicsikarni, s ennél fogva a vasutak és a közönség közt semminemű érdekközösség nem létezik, sőt bizonyos fokig merev érdekellentét áll fenn. Egészen más egy vicinális vasut helyzete, a melynek érdeke teljesen azonos a vidékkel; sőt az érdekek appreciatiójában sem lehet semmi különbség, miután a legtöbb esetben a vállalat tervezői, építői s az üzletnek kezelői a legfelsőbbtől a legalsóbb fokig egyuttal a vidék érdekeltjei, s ennél fogva a vasut érdekei épúgy szívükön fekütsznek, mint magának a vasut által szolgált vidéknek. Ebből az fog következni, hogy a vicinális vasutakon az illető vidék sajátos jellege a legtagabb mérvben fog kifejezésre jutni; sőt e vidéki vasut által egy, az országos érdekek iránt fogékony tisztviselői kar iskoláztatik ki, mely lassanként a legnagyobb vasúthálózatokra is reá

nyomja az ország közgazdasági, mivelődési és sajátos forgalmi jellegét. Erre azonban bizonyos mennyiségű idő és tapasztalás szükséges, s mi ép oly kárhoztatandónak tartottuk volna a vasuthálózat behozatalakor a külföldi gyakorlat által helyesnek bizonyult schemák chauvinistikus mellőzését, mint a milyen helytelennek hisszük a merev ragaszkodást a már meglevőhöz akkor, ha a forgalmi érdekek s a vidék jelleme eltéréseket igényelnek.

XX.

Ismételve hangsúlyozzuk, hogy mi egy közlekedésügyi tanácsnak felállítását igenis szükségesnek tartjuk, még pedig annyival szükségesebbnek, mert felfogásunk szerint, melyet ismételve jeleztünk, a kormánynak sokkal nagyobb latitude-öt óhajtunk engedtetni, mint a minővel az eddigelé birt. Miután az államosítás nagyobb mérvben való keresztülvitele, vagy hogyha ez feleslegesnek találtatnék, az állami közvetlen és közvetett befolyás alatt levő vasúthálózatnak egységes tarifa kezelésével szemben, az összes forgalmi érdekek irányadó pontjai épen a kormány által fognak elbiráltatni, s ezen elbirálások eredményeihez képest esetleg az államkincstárnak nagy mérvű hozzájárulása fog kívántatni, mi nagy fontosságot tulajdonítunk annak, hogy ez ügyekben a kormány egy független, az ország közgazdasági viszonyait teljesen ismerő tanácsra támaszkodhassék, a mely tanács más oldalról a kormány által természetesen követett fiskális irányzattal szemben, a közgazdasági érdekeknek s a hazai termények versenyképességének természetes szószólója volna. — Nem ismerjük azon organisatio tervezetét, a melyet a kormány az állami vasuthálózat megnagyobbodása esetén ezen vasutak administratiójára adni hajlandó, de mi azt hisszük, hogy a mennyiben a folyó administratio ügyeit sokkal helyesebb egyéni, semmint kollegiális felelősség mellett kezelni, az állami vasuthálózat igazgató-tanácsa igen czélszerűen volna ily tanácscsá átalakítható; a mennyiben az államvasutak tarifapolitikája ugyis befolyása alatt volna, az államosítható és azonfelül a magánvasutaknak tarifa-javaslataira nézve kellene csak hatáskörét kibővíteni úgy, hogy ezek tarifáira nézve is ezen tanács véleménye volna meghallgatandó; nagyon természetesen mindezen tekintetben az initiativa joga ezen tanácsot megilletvén. Ily módon

minden további költség nélkül egy, az ország közgazdasági érdekeire nézve nagyon fontos tényezőt lehetne létesíteni, a mely az ország közgazdasági politikájának legfontosabb tényezőjét, a tarifa-politikát vezetné s a kormányköröknek a fiskalis irány iránt mutatott természetes niusát a közgazdasági érdekek védelme által jótékonyan ellensúlyozná. A mi magát e tanács szervezetét illeti: némi tekintetben utmutatóul szolgálhat a porosz kereskedelmi miniszter által — egyelőre kísérletkép — létesített vasuti tanács, mely összesen 16, egyenkint 4—4 taggal bír a földművelés, ipar, kereskedelem és vasuti igazgatás köréből, mely a vasuti törvényjavaslatok, nem műszaki természetű szabályzatok, különösen pedig a dijszabásokra és a forgalmi érdekekre ügyel fel. Nálunk természetesen nagyobb befolyás volna adandó — hazánk közgazdasági viszonyai folytán — a földművelési érdekeknek, de a tanács szervezete és összeállítása tekintetében, mint szintén az általa teljesítendő feladatok szempontjából, a már érintett alapeltérések figyelembevételével ugy ezen, mint az angol Railway Board példája sok követni méltó anyagot tartalmaz.

XXI.

Csak pár szóban óhajtunk a vizikérdésekre kiterjeszkedni. A vízi műveleteknek nagy fontosságát most már nem szükséges bővebben hangsúlyozni. A folytonos tapasztalatok és különösen az amerikai verseny — fájdalom — nagyon ékesen demonstrálta az ezen téren történt mulasztásoknak fatális következményeit. 1868-ban a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön kizárólag vasutakra fordított és a már akkor tervben volt csongrád-pesti, s az akkor szintén tervezett tiszalökgyomai csatorna nem építettett ki. E tekintetben meg kell jegyeznünk, hogy ezen csatornák kiépítésénél a főszempont a költség kérdése, s hogy ép ezért nem nyilatkozhatunk felettök, míg nem rendelkezünk elég adatokkal. A vukovár-samaczi csatorna elkészülése és a Kulpának hajózhatóvá tétele Károlyvárosig kétségkívül kedvezővé tenné terményeinknek szállítási képességét Fiume felé, míg a csongrád-pesti csatorna ugyanazon eredménynyel biztatna a Duna felső vidéke irányában. E tekintetben kétségkívül a pénzkérdés lesz irányadó.

Óhajtandónak tartjuk ezen csatornáknak összekötését az öntözési rendeltetéssel, mint a melyek által egyszerre két cél éretnek el. Hogy hazánk speciális hydrografikus viszonyai e tekintetben különös eredményeket várni jogosítanak fel, azt bővebben indokolnunk felesleges. Mindenesetre nagy sajnálattal látjuk, hogy az öntözési kísérletek, — még olyan helyeken is, a hol a topografikus viszonyok teljes mértékben bátorítók ily kísérletekre, sehol sem karoltatnak fel eléggé az érdekelt birto-kosság által.

Pontosabb technikai felvételt igényelnének ezen, öntözési célokra is szolgálható csatornák részletes megállapításai; hogy azonban a Tisza-völgy különösen alkalmas ily kísérletekre, s hogy a Ferencz csatornán elért öntözési példák bátorítólag hat-nak ez irányban, erről egyáltalában felesleges szólni is.

A hazai közlekedés és a tarifa-ügy szempontjából azonban vizi utaink közül különösen azon vizi utaknak tulajdonitunk nagy fontosságot, a melyek a hazai termelés kivitele szem-pontjából főfontosságúak. Az egyik ezek közt a Duna, mely nyugot felé, s a másik a fumei irány, mely a tengerhez hozna olcsóbb áron.

A Dunára nézve részletesebben nyilatkoztunk már fen-tebb. Mi a felső Duna gyors szabályozásának s itt a láncz letételének nagy fontosságot tulajdonitunk, miután e láncz által olcsó kivitelünk biztosítva lévén, a vasutak politikájától igen nagy mértékben függetlenithetjük magunkat. Ezen utnak támo-gatója a Ferencz- és Béga-csatorna, mint szinte a tervezett cson-grád-pesti csatorna, a melyek a tiszamenti és bánáti termelő vidékeket hoznák közelebb a Dunához Pest és a nyugati piaczkok felé, hatalmas versenytársai lévén az osztrák államvasutnak és a létesítendő buda-győri vasutnak hazai nyersterményeink ol-csóbb értékesítése céljából. A másik irány a tenger felé. Azon vezérelvhez hiven, miszerint nyersterményeink értékesithetésé-nek biztosításához feltétlenül szükséges magyar területen jutni el a magyar tengerhez, a vizi utak fejlesztésénél is ezen szem-pontból kell óhajtanunk a vukovár-samaczi csatorna létesí-tését és a Kulpa szabályozását, a mely két munka a tengerhez jutást könnyebbitené meg, s e tekintetben a déli vasut correcti-vuma gyanánt volna képes működni.

Egyelőre a körülményektől kell felfüggeszteniünk annak megítélését, ha valjon bizhatók-e magánvállalatokra vízi utaink kiépítésének és fentartásának részletei; azt azonban, hogy ez esetben az államhatalom, s annak repraesentánsa, a kormány, fentartsa főfelügyeleti és ellenőrzési jogát, különösen az árszabásokra nézve, minden körülmények közt elengedhetlen szükségnek tartjuk.

Gróf DESSEWFFY AURÉL.
GYÖRGY ENDRE.

OROSZORSZÁG PÉNZÜGYEIRŐL.

I.

A nagy czári birodalom pénzügyi és államháztartási viszonyai kevésbé ismeretesek a magyar olvasó előtt; nem vélek tehát fölösleges, sem érdeknélküli munkához fogni, midőn azokat nagy vonásokban megismertetem. Teszem ezt — egyéb szakmunkák figyelembe vétele mellett, különösen az 1880. évi orosz költségvetés és azon jelentés alapján, melynek kíséretében azt az orosz pénzügyminiszter a czárnak bemutatta, nemkülönben az orosz birodalmi ellenőrnek az 1878-iki államháztartási viszonyokra vonatkozó és szintén a czárhoz intézett jelentése alapján. Természetesen, fejtegetéseimben azon föltevésből kell kiindulnom, hogy mindaz, miket ugy az orosz pénzügyminiszter, mint a birodalmi ellenőr — az államháztartás ellenőrzésének ottani főközege — a minden oroszok czárjához intézett jelentéseikben mondanak: a valóságon alapul, és hogy előterjesztéseikben nem hamisították meg a tényeket s nem volt céljuk a czárt, a birodalom pénzügyi helyzetére nézve tévutra vezetni.

Oroszország összes bevételei — a czár által 1879. decz. 31-én megerősített budget szerint — 1880-ra 666.452,834 rubelben, vagyis (rubeljét 1 frt 63 krban számítva) 1,086.317,467 osztr.-magyar értékű frtban, kiadásai pedig 666.256,500 rubelben, vagyis 1,085.998,095 osztr.-magyar értékű forintban vannak előirányozva. Ez szerint 195,934 rubelnyi, vagyis 319,372 forintnyi fölösleg mutatkozik.

Ha azonban részletesebben átnézzük a budget egyes tételeit, a deficitet bizony megtaláljuk az orosz államháztartásban is. Ugy látszik, ott is értik már, a deficitnek, a költségvetés számainak mesterséges csoportosítása általi elleplezését. Vala-

mint nálunk a földtehermentesítési, szállóváltsági és egyéb állami adósságok törlesztésére felveendő új kölcsönösszegek beigtattattak a rendes állami bevételek sorába, úgy Oroszországban a vasuti építkezésekre fordítandó összegek fedezésére felvett kölcsönből befolyó összegek is, a budgetben a bevételek közé vétettek. Vasuti kötvényekből 18.820,000 rubel van előirányozva, mely nem állami rendes bevétel. Ezenkívül 4.739,356 rubel van előirányozva az állam tulajdonát képező ingatlan vagyon eladásából. Ha tekintetbe vesszük ezen két rendkívüli forrásból származó bevételt, azt látjuk, hogy az orosz birodalom is, háztartásában ez évben, egy körülbelől 38 mill. frtnyi hiánynyal küzd.

Ezen hiány daczára az orosz birodalom államháztartási viszonyai aránylag elég kedvezőeknek mondhatók. Mert a lefolyt keleti háború — eltekintve az emberáldozattól — óriási pénzügyi áldozatokat is követelt Oroszországtól; de a czár nagy birodalmának, úgy látszik bő segédforrásai lehetővé tették, hogy a birodalom háztartásában a háború folytán okozott terhek által megzavart egyensúly, aránylag rövid idő alatt, majdnem teljesen helyreállíttassék.

Az olvasót bizonyára érdekelni fogja, hogy mennyibe került Oroszországnak a nemrég lezajlott keleti háború?

Hát a keleti háború által okozott kiadások (1876—1879. végéig) Oroszországnak 1,011.608,102 rubelbe, vagyis 1,648.921,206 forintjába kerültek. A czár által rendezett katonai parádé tehát, mint látjuk, elég drága volt, — s az orosz fegyverek kétes hírű diadalainak árát, a czár hűséges népe, utólag drágán kellett, hogy megfizesse. Mert hát a »győzelmesen« bevégzett háború után csakhamar következett egy nagymérvű adóföllemelés, mely szükséges volt a háború folytán fölvelt adósságok kamatainak fedezhetése végett. Saját elnyomott és elkinzott népe másfél milliárd frtnyi vagyonának árán vásárolta meg a czár a balkán félsziget némely apró-cseprő törzseinek szabadságát, — ha ugyan szabadság az, a mit nyertek. — Vajjon saját népének felszabadítása s a despotismusnak saját birodalmában való megszüntetése: nem került volna-e kevesebbe, — s nem emelt volna-e szebb és maradandóbb emléket a czárnak?

A fentebbi egy milliárdnyi rubelből 51 mill. rubel 1876-ban, 429 m. r. 1877-ben, 408 m. r. 1878-ban, 123 m. r. 1879-ben adatott ki, illetőleg számoltatott el. Ezzel azonban a keleti háború által okozott rendkívüli költségek számlája még koránt sincs befejezve. Egy része a háború folytán fölvett függő-adósságoknak még mindig nincs visszafizetve, vagy állandósítva, s a háborús időszak egyéb számlái sem voltak még 1879 végéig teljesen törlesztve, — mint ezt az orosz pénzügyminiszternek a csárhoz intézett jelentése az 1880-iki budget alkalmából határozottan kiemeli. A háború folytán fölvett adósságok összes kamatterhe tehát még nem szerepel az 1880-iki költségvetésben. Ez ideig a fentebbi rendkívüli hadikiadások fedezésére a következő összegek fordítottak 1879 végeig:

a birodalmi banktól fölvett kölcsönből . .	91.763,436 rubel
az 1877-iki 5%-os keleti kölcsönből . .	174.602,423 »
az 1877-iki 5%-os külföldi kölcsönből . .	106.408,573 »
az 1878-iki második keleti kölcsönből . .	243.448,202 »
az állami bevételek fölöslegeiből 1878-ban .	3.843,321 »
a harmadik keleti kölcsönből 1879-ben . .	123.138,929 »

Összesen . 743.204,784 rubel.

A még hiányzó, körülbelöl 300 millió rubelnyi összeg, a birodalmi banktól fölvett függő-adósság útján fedeztetett, melynek törlesztése végett Oroszország újabb állandósított kölcsönök felvételére van kényszerítve.

A háború által okozott terhek consolidatiója tehát — mint látszik, — folyamatban van. De másrésről az orosz pénzügyi kormányzatnak gondolkodnia kellett arról is, hogy a consolidált adósságoknak felszaporodott kamatai fedeztessenek, s ennél fogva, csakhamar a »dicsőséges« hadjárat befejezése után — egyéb szigorító intézkedések mellett — 22 mill. rubelt, vagyis 35 mill. frtot meghaladó adófölemeléssel boldogította a czár az ő népeit. Új pótlék vettetett ki a szeszadóra, 1879-ben behozatott Oroszországban is a vasuti szállítási adó (melynek eszméjét valószínűleg tőlünk vették), felemeltetett a söradó stb.

II.

Lássuk most Oroszország 1880-iki budgetjének sommázatát, mely egyszersmind betekintést enged a nagy czári birodalomnak ugy általános politikai szervezetébe, mint pénzügyi s adózási viszonyaiba.

Bevételek.

I. Rendes bevételek:

egyenes adók 133.369,000 rubel

Közvetett adók:

ital-adó	225.313,000	»
só	11.351,000	»
dohány	14.027,000	»
czukor	5.132,000	»
határvám	88.544,000	»
bélyeg	12.818,000	»
illeték	7.317,000	»
utlevél	2.900,000	»
hajózási illeték	682,000	»
vasuti szállítás	8.000,000	»
utvám	279,000	»
különféle	4.826,000	»

Regalek:

bányászat	835,000	»
pénzverés	4.282,000	»
posta	13.376,000	»
távirda	6.995,000	»

Államvagyon:

telepítvényesek	684,000	»
bérletek	5.620,000	»
ingatlanok eladása után	4.739,000	»
erdők	11.141,000	»
bányák	3.620,000	»
vasutak	2.770,000	»
nyomda, könyvek	1.150,000	»
gazdasági czikkek	1.796,000	»

Különféle bevételek:

vasuti kötvények	18.820,000	rubel
tandijak	697,000	»
visszafizetett kölcsön	4.911,000	»
községi adók	10.224,000	»
külön vám	40,000	»
különfélék	7.542,000	»
kamatozó kötvények	3.927,000	»
bírságok	674,000	»
Kaukázus adója	9.015,000	»

II. Átfutó bevételek:

nyomtatványokért	133,000	»
a hadügyminiszteriumtól	4.517,000	»
egyéb visszatérítések	21.313,000	»
visszatérítés a vasuti alapjára	13.074,000	»

Kiadások.

államadósság	130.710,000	rubel
vasuti adósság	40.827,000	»
civillista	9.194,000	»
birodalmi iroda	760,000	»
miniszteri »	77,000	»
czári irodák	1.232,000	»
lengyelországi iroda	15,000	»
kaukázusi iroda	28,000	»
kérvényezési iroda	212,000	»
a szent synodus	10.281,000	»
külgügyminiszterium	3.440,000	»
hadügyminiszterium	189.670,000	»
tengerészeti miniszterium	28.547,000	»
pénzügy-igazgatás	38.848,000	»
nyug- és kegydíjak	23.953,000	»
részvénytársulatok segélyezése	4.351,000	»
vasuti subventio	9.560,000	»
államvagyon	18.674,000	»
belügyminiszterium	58.967,000	»
közoktatás »	16.760,000	»
közlekedés »	11.474,000	»

igazságügyministerium	16.482,000	rubel
számvevőszék	2.278,000	»
ménések	847,000	»
Kaukázus kormányzata	8.031,000	»
esetleges adócsökkenésre	2.000,000	»
átfutó kiadások	25.963,000	»
vasuti alap	13.073,000	»

III.

Oroszország legjelentékenyebb bevételi forrásai tehát, az egyenes adók mellett, az italfogyasztási adók különösen a szeszadó, továbbá a határvámok.

A czári birodalom adórendszere és adózási viszonyai, sok tekintetben eltérnek a kontinens egyéb államaitól és azért helyes összehasonlításra alig szolgálhatnak alapul. Hát az valószágos orosz adórendszer, mely kifejlődött Oroszországnak nemcsak területi és népességi viszonyaiból, hanem politikai institutióiból, s melyben minden változtatás, daczára az abszolút kormányzat hatalmának, heves ellenzésre talál azon privilegizált osztályoknál, melyeket érint. Az adórendszer ellen ott is rég idő óta számos panasz merült fel. A kormány némi hajlandóságot is mutatott javítani annak hiányain, megszüntetni annak legkirivóbb anomaliáit. 1859 óta különféle adóenquêtes tartattak. Ezen enquêteknek száznál több tagja van. Több mint husz vaskos kötetbe foglalták össze már eddigi munkálataik eredményét. De gyakorlati haszna ezen enquêteknek eddig igen kevés volt. — Itt is az történt, a mit nálunk is tapasztaltunk az 1869-ben egybehívott adóenquêtekkel: a kormány megragadta a tárgyalások eredményeiből azon momentumokat, melyek a bevételek szaporítására, az adó felemelésére vonatkoztak, s azon javaslatok, melyek az adórendszerben levő aránytalanságok kiegyenlítésére, egyes terhebben sújtott osztályok terbének könnyítésére, vagy némely súlyos adónemek ényhítésére vonatkoztak, alig részesültek némi figyelemben. Az orosz adóenquêtek gyakorlati eredménytelenségéhez járult még az, hogy a tagok az évek során mindegyre változván: a bizottság munkálataiban a legellentéteesebb vélemények nyilvánultak. Az érdekelt osztályoknak akadtak védelmezői magában az enquêteben

is; egyrészt ezek ellenzésén, másrészt az orosz administratív hatóságoknak elégszer gúnyolt otromba tétlenségén megtört a legegyszerűbb javítás is. Ennélfogva nagyrészt minden a réginél maradt, s az időnként behozott adóemelések, a fennállott anomaliákat még inkább fokozták.

Nem lehet czélom részletesen ismertetni az orosz adórendszert, csak néhány jellemző momentumot akarok kiemelni.

Az egyenes adóknak négy neme áll fenn Oroszországban: a földadó, házadó, kereskedelmi vagy ipari adó és a fejadó.

A földadó nem kataster alapján vettetik ki; ilyen Oroszországban nincs. Az adóenquête sem javasolta a kataster behozatalát, miután szerfelett sokba került volna. E helyett az egész birodalom a föld hozzávetőleges minősége szerint nagy kerületekre osztatott s megállapított egy adókules, mely a kormányzóságok és osztályok szerint különböző; legmagasabb a népes és fekete földdel bíró vidékeken. Hasonló felosztás alapján vettetik ki a házadó, mely csak a nagyobb városokban van behozva s a kereskedelmi vagy ipari adó. Mindeniknél számos adómentesség és indokolatlan aránytalanság fordul elő.

A direct adók közt legjelentékenyebb a fejadó. Ez a leg súlyosabb adó nem az orosz birodalomban, mert egyszerű kezelhetőségénél fogva, mindenféle adóemelés és pótlék erre vettetik ki. De mert nem a jövedelem, nem a kereset képezi az adó alapját: egyszersmind a legigazságtalanabb adó. Az adóenquête sürgette ezen adónemnek megszüntetését és más, a kereset alapjára fektetett adók általi helyettesítését, — de azért a fejadó ma is fennáll, mert a kormányra nézve igen könnyen kezelhető, mert az adókötelesek nem vonhatják ki magukat alóla, s mert a nép már régen megszokta. A községek lakossága a néha tartatni szokott ugynevezett revisiók által constatáltatik; az adóösszeg aztán a községre a revisió alkalmával talált lélekszám szerint — vettetik ki s az adó befolyásaért a község egyetemlegesen felelős; a 18 éven aluli és 60 éven felüli lakosságra, a revisió óta megholtakra, a Szibériába küldöttek vagy eltűntekre, a községből a hadseregbe besorozott egyénekre stb.-re kivetett adót a többi megmaradottak kötelesek fizetni, s így a legtöbb esetben az eredeti adóösszegnek két-

szeres összege nehezedik az illetőkre. Természetes, hogy ennél fogva meg van nehezítve a szabad költözködés, — mert eltekintve az e téren szokásos visszaélésektől, a község csak nehezen s csak drága áron bocsátja ki kötelékéből az adókötelest; addig pedig, míg elbocsátási okmányt fel nem mutat, más község kötelékébe nem vehető fel, hanem mint kóborló és foglalkozás nélküli igen könnyen Szibériába deportáltatik!

A solidaris felelősség nemcsak a fejadóra, hanem a többi adókra nézve is fennáll. Ennek folyománya az orosz birodalom számos vidékén fennálló földközösség. S ennek alapján az adóhátralékosoknak nemcsak vagyona konfiskálható a községek által, hanem az illetők mint közönséges büntetettek, fogsággal, testi fenytéssel és deportációval is fenytethetők. Az orosz adóenquête konstataulta, hogy a testi fenyték a czári birodalom nagy részében a leghathatósabb adóbehajtási mód.

S az ily módon behajtott rubelekkel indit aztán a czár elszabadító hadjáratot és ígér szabadságot más népeknek!

A fentebbi adókhoz csatlakozik egy hosszú sora a természetbeni és pénzbeli szolgálmányoknak, melyeknek értéke az adók összegét jóval túlhaladja, s azoknál jóval nagyobb terhet képeznek. S ugyanazon szolgálatok és terhek háromféle czimen követeltetnek.

Az orosz nép ugyanis a következő birodalmi szolgálmányokat tartozik teljesíteni:

a póstalovak, póstaépületek és azok felügyelőinek el- és fentartása; a kormányzóságok közti főutvonalak építése; a rendőrségi hivatalnokok ellátása; Étappe-épületekre és parancsnokságokra vonatkozó, továbbá a foglyok szállításával egybekötött különféle kiadások; a katonaság átvonulási, elszállásolási költségei; táborhelyek, gyakorlati terek és legelők kibérlése.

Kormányzósági szolgálmányok: utak építése a kormányzósági területen belül; folyók hajózhatóvá tétele; a helyi, politikai, birói és rendőri hivataloknak elszállásolása; helyiségek a kormányzósági főnökök, az ujoncezozási bizottságok és a börtönök számára; felmérési, lötenyésztségi, himlőoltási költségek; helyiségek, kertek a katonaság számára stb.

Ezen különféle szolgálmányokból természetben teljesítendőek: a katonaság elszállásolása; a hivatalnokok, katonák, ujonczok és fegyenczek elfuvarozása; az utépités; tábor és gyakorló helyek kijelölése; a fegyverkezés, a hajózási szolgálmányok.*)

S mindezekhez jönnek még a különféle községi pótlékok. A népre nehezedő terhek elég súlyosak Oroszországban is, s a mi azokat még szerfölött súlyosbitja, ez azoknak egyenlőtlen felosztása, mert a terhek leginkább a nép zömére, az orosz parasztságra nehezednek.

Áttérek ezek után a közvetett adókra. Ezek közt legfontosabb a szeszadó, mely az orosz birodalom összes állami bevételei közt a legjelentékenyebb. A birodalom összbevételeinek egyharmadát ez az adó adja. De tévedés lenne ezen bevételt a nálunk, vagy a nyugati államokban szokásos szeszfogyasztási adóval egybehasonlítani. Az Oroszországban létező italadó (szesz és söradó) nem csak fogyasztási adó, hanem részben egyenes adó is. Egyrészt meg van adóztatva maga a gyártás, de azonkívül ugy a gyárosok, mint az eladással foglalkozók külön is megrovatnak egy nemével a kereseti adónak, mely — tekintettel a szegényebb, vagy vagyonosabb vidékekre — három osztályzattal bír. Így van az nálunk is; a gyártásnál fizetendő szeszadón kívül gyárosok és eladók még külön kereseti adóval vannak megróva; csak hogy Oroszországban mindez együttesen kezeltetik, — mint fogyasztási adó. Ennélfogva a szeszfogyasztás mértékére nézve alapos összehasonlítást Oroszországgal nem tehetünk, mert ezen

*) A visszaélésekről, melyek ezen szolgálmányok czimén elkövetetnek és a zsarolásokról, melyeknek az orosz nép ki van téve, érdekes adatokat nyújtott az orosz adóenquète számos tagja. G a v r i l o v elbeszéli, hogy a községek által kiállított előfogatokat igénybe vették tiszti szolgák, kik élelmet mentek bevásárolni, hivatalnokok nejjei, jó barátai stb., kik a törvény által előirt kormányzói rendelet helyett színházi czédulákat mutattak föl, melyek előtt a tudatlan paraszt tiszteletteljesen meghajolt. Rendőrök a parasztokat ugy megfélemlítették, hogy az előfogatért járó csekély díjat még akkor sem merték elfogadni, midőn azzal kínálták őket. A katonaság által fizetett díjakat a rendőrök lopták el, vagy osztottak a tisztekkel. A rendőrök munka idején, vagy irtózatoss téli időben kirendelik a parasztokat az utakra ört állani, azon

kétféle adók közt különbség teendő. De annyi mégis tény, hogy a világ összes államai közül, szeszfogyasztás dolgában, a csár népével a versenyt senki se bírja kiállani!

Az italadó (szesz és söradó) 1880-ra 225 mil. rubelben, vagyis 366¹/₂ millió forintban van előirányozva; 13 mil. rubellel magasabb összegben, mint 1879-re. A söradó jelentéktelen, a jövedelmet tulajdonkép a pálinkaadó adja. 1878-ban e czímen 213 mil. rub. folyt be, — azóta a szeszadó még ujabban fel-emeltetett, — az előirányzat tehát nem látszik magasnak. Mint örvendetes körülményt emeli ki a pénzügyminiszternek a csárhoz intézett jelentése azt, hogy a kevésbé erős, az egészségre nézve gyakran ártalmas pálinka fogyasztása csökkent, ellenben a nagyobb szesztartalmú pálinka fogyasztása jelentékenyen emelkedett. Boldog fejedelem, melynek boldog népe vagyon!

Harmadik jelentékeny bevételi forrása az orosz birodalomnak a határvám, mely 88¹/₂ mill. rubelben van előirányozva. 1878-ban 80 millió rub. folyt be. A birodalmi főellenőr jelentése kiemeli, hogy a külföldi árúk bevétele Oroszországba 1874—1875-hez képest nem emelkedett, — a határvám-bevételek emelkedése tehát csakis az aranyvám behozatalára vezetendő vissza. Megjegyzem, hogy a fentebbi 88¹/₂ mil. rub. a határvám czimén befolyt valóságos jövedelem; — a cukor- és szeszadó-restitúció ott nem a határvámból térítettik vissza. Az orosz birodalomnak tehát a vámokból jelentékeny bevétele van. Az osztrák-magyar monarchiának tiszta vám-bevétele 1879-ben alig tett 1 mill. forintot, — a többit felemész-

ügy alatt, hogy a közbiztonság védelmezendő, s csak ha jól megfizettetnek, hagyják őket dolguk után, vagy nyugalomra menni. Hasonló visszaélések fordultak elő a pénzben teljesítendő szolgálmányoknál is. Rendesen kétszer oly nagy összeg vettetik ki és hajtatik be, mint a mennyi szükséges s a fölöslegnek mindig akad gazdája. Ennek oka részben abban is van, hogy Oroszországban a hivatalnokok rosszul vannak fizetve, s mintegy reá vannak utalva a tisztesség nélküli szerzésre, a visszaélésekre. — Általában, különösen a természetben való szolgálmányok egyenlőtlen megosztása, nyújtott a legtöbb panaszra okot, s mégis akadtak, kik ezeket is védelmezték, így a többi közt Kurland kormányzója, ki 1867-ben egy Pétervárt tartott nemesi értekezleten azzal érvelt, hogy az előfogati kényszer kiterjesztése »megrontaná a nemesek jó lovait.«

tették a restitúciók. — Látjuk, hogy még Oroszország is mily jelentékeny pénzügyi hasznot tud húzni a határvámból.

IV.

Az orosz birodalom bevételeinek legjelentékenyebb részét ugyanazon kiadási csoportok absorbeálják, melyek a mi budgetünkre is nehezednek, t. i. az államadóssági, hadügyi és vasuti kiadások.

Oroszország összes állami adósságainak kamatoztatása és törlesztése 171¹/₂ mill. rubelt, vagyis 279¹/₂ mill. frtot vesz igénybe. A mi államadósságaink 1880-ra 97.000,000 frtot vesznek igénybe. Védelmi czélokra (szárazföldi hadsereg és tengerészet) Oroszország 218 mill. rubelt, vagyis 355 mill. frtot ad ki. Az osztrák-magyar monarchia hasonló czélokra (közös hadsereg, haditengerészet, magyar honvédség és osztrák Landwehr) körülbelől 120 mill. frtot költ.

Vasutjaira s vasuti hálózatának kiterjesztésére is jelentékeny összegeket költ Oroszország. A fentebbi 171¹/₂ mill. rubelnyi államadóssági kamatokból 40 millió rubelt a vasuti adósság vesz igénybe. Vasuti garantiák czimén külön 9.560,000 rubel, a vasuti alap czimén 13 mill. rubel van előirányozva. Vasutaira tehát Oroszország tulajdonkép 100 millió frtnál többet költ.

A kiadások többi csoportjaival nem akarok részletesen foglalkozni. Az orosz viszonyok annyira elütők hazánk s a többi nyugoti államok viszonyaitól, hogy a budgetben kifejezésre jutó számtételek alapján, helyes összehasonlítást, vagy logikus következtetést alig vonhatni. S az orosz budget, az orosz adminisztrációnak és kormányzati organismusnak tulajdonkép nem is egészen hű tükre, mert mint fentebb már jeleztem, a birodalmi budgetben felvett közadókon kívül, az orosz népre a közterheknek egy egész sorozata nehezedik, s a valódi kormányzati és administrationális kiadásoknak egy jelentékeny része, a birodalmi budgetben nem is jut kifejezésre, hanem részint a kormányzóságok külön budgetjeiben, részint a kerületek adminisztrációjában. — Egynehány különlegességet azonban mégis ki akarok még emelni.

A czári udvartartás számos irodáival együtt (I., II., III. osztály, birodalmi kanczellária, lengyelországi és kaukazusi iroda, kérvényezési kabinet) $10\frac{1}{2}$ mill. rubelt, vagyis 17 mil. frtot emészt föl; oly nagy összeg, melynek párját nem találjuk sehol. S van ezen gazdálkodásnak egy sajátos jellemvonása is, mely mindenütt feltalálható, a hol hiányzik az alkotmányos ellenőrzés. Ugyanis a czár rendelkezésére álló számos irodák közt fennáll egy külön iroda, a czárhoz intézett kérvények átvételére. Ezen kérvényezési iroda azzal foglalkozik, hogy a kérelmezők közt alamizsnákat oszt szét s e célra 80,000 rubel fölött rendelkezik; maga az iroda pedig személyzetével együtt belekerül 131,000 rubelbe. Meglehetősen drága alamiznaosztogatás!

A külügyminiszter dispositiójára bocsátott rendelkezési alap 1,882,000 frt, — oly rendkívül nagy összeg, melyhez hasonló nincs egyetlen más birodalomban sem. Az osztrák-magyar monarchia külügyminiszterének rendelkezési alapja 400,000 frt. Mutatja ez is, hogy az orosz kormány mily nagy összegekkel rendelkezik céljai keresztülvitelére.

S végül ne feledkezzünk meg a börtönügyről sem. Ez is Oroszországnak specialitása. A népnevelésre s az összes közoktatásra Oroszország 22 millió frtot költ, a börtönökre pedig 16 mill. frtot. Azaz, hogy ennyi van előirányozva, de azon boldog állapotok mellett, a minőknek hírét halljuk Oroszországból, ez az összeg a börtönök ellátására — a nagy concurrentia mellett — aligha elégséges lesz. A pénzügyminiszter jelentése a czárhoz konstatálja, hogy ezek a kiadások jelentékenyen emelkednek. Pedig a birodalmi budgetben nem szerepelnek a börtönügynek összes kiadásai, mert a Szibériába szállított ugynevezett fegyencszázadoknak (ott századok szerint en gros megy a dolog) szállítási és ellátási költségei, az illető községeket terhelik.

* * *

Általában Oroszország nagy erőfeszítéseket tett, hogy államháztartásában az utolsó háború által megzavart egyensúlyt helyre-

állítsa s rövid idő múlva az egyensúly csakugyan helyre lesz állítva, ha ugyan ismét valami felszabadítási mámor közbe nem jő, s halomra nem dönt mindent. De közelebbről, s részleteiből tekintve a helyzetet, Oroszországnak sem belállapottai, sem adózási viszonyai nem mutatnak fel semmi irigylésre méltót, semmi utánózni valót. A despotikus államok minden kórállapotait feltalálhatjuk Oroszországban.

LUKÁCS BÉLA.

WENINGER VINCZE EMLÉKEZETE.

(A m. tud. Akadémia 1879. decz. 22-iki összes ülésén.)

A politikai számtan ifjabb testvére a statisztikának. Megszülemlése első szakában nem volt ugyan köztük testvéri szeretettel vezérlett viszony. Szünet nélkül, nem épen válogatott fegyverrel folyt a két tan hivei közt a szellemi harcz, melynek elkeseredettsége jelzi az akkori tudós világnak harczrakész, kiengesztelhetlen természetét. Ma azonban fel van ismerve, hogy a modern statistika a politikai számtanból indult matematikai iránytól vette fölendületét, bámulatos fejleményi képességét: ma tehát helyre van állítva a két tanszak közt a testvéries viszony.

Daczára a közvetítő törekvéseknek, melyek az előbbi évtizedek folyamában Mohl, Stein, Jónák, Wappaeus és másokba letek buzgó képviselőket, utóbb újra kitört a tusakodás; Knies vezetése alatt Rümelin, Vogt, Wagner s mások a szétválás mellett kardoskodván; de a legutóbbi években teljes fegyvernyugvás állott be, és a genialis francia statisztikus, Block legújabb munkájában a két tanszak közti mai viszonyt világos modora szerint, találóan így jelzi: »parties de deux côtés opposés, se sont rejointes, comme les deux branches d'un tunnel; une fois les deux sections réunies, elles font un tour inséparable, et pour le distinguer, il faudrait consulter l'histoire, qui seule peut avoir gardé le souvenir de leur réunion«.

A higgadtabb jelenkor a politikai számtant és a statisztikát nem tekinti többé ellentétes két elemnek, hanem ugyanazon egy folyam két különböző ugyan, de sokszor összefolyó két ágának, melyek hol szétválva, hol együttes menetben egy irány felé haladnak.

E két tanszak összevalóságának egyik legszólóbb kifejezője Weninger volt, arra egész irodalmi tevékenységével erős érvet

szolgáltatván. Mig egyrészt »Politikai számtan« című munkájában birjuk szellemi productivitásának legkiválóbb termékét; mig továbbá az akadémiai Értesítőben s némely szaklapunk hasábjain számtani irodalmának annyi becses adalékaival találkozunk; másrészt Akadémiánk kiadványai, valamint időszak folyóirataink többjei ép oly becses statistikai meg mezőgazdasági dolgozatokat tartalmaznak, melyek az ő tollából folytak.

Weninger a matematikai és társadalmi tanulmányoknak közös művelője, mind a két iránynak közös képviselője! Akadémiánk mindkét osztálya őt méltán magáénak vallhatja.

A két iránynak szerencsés találkozása nem csak irodalmi, hanem egyéb munkálkodásának is egyik jellemző fővonása. Összes társadalmi cselekvőségében mutatkozik a kettős forrásnak jótékony hatálya. Tanulmányai dualismusa fejt meg ritka sikerét amaz áldásos munkásságának, melyet ép ugy az államszolgálatban, mint hazánk annyi különféle intézetei, annyi közérdekű vállalatnak érdekében kifejtett.

Mathematikai tanulmányai szülték benne az absolut igazságok utáni törekvést, az öntudatos határozottsággal párosult igazlelkűséget; a társadalmi érdekek tanulmányozása ébresztette benne a vágyat a fölsimert igazaknak gyakorlati érvényesítésére; összes hajlamai ösztönszerűleg arra irányulván, hogy az elméletnek elvont tanait a társadalmi élet köreiben valósítsa.

A mi elméjében egészséges eszmeképen megfogamzott, az, matematikai gondolkodásánál fogva, benne gyorsan tiszta képpé, határozott fogalommá, majd alapos tovább kutatás fonalán erős meggyőződéssé vált, melyhez szíve s benső vonzalmái egész hevével ragaszkodott, addig nem nyugodván, mig nem sikerült neki azt az eszmék országából a valóság világába átültetni. Arra pedig a socialkörökkel való folytonos érintkezésénél fogva rendkívüli tapintattal birt, meggyőződése hajthatatlanságával nyájas, bizalomgerjesztő modort, pillanatnyi fölhevüléssel szívós kitartást kötvén egybe.

Már tanuló korában fővágya vala az iskolában szerzett ismereteket gyakorlati uton hol kiegészíteni, hol érvényesíteni. Ezen hajlamánál fogva mérnökké leendő kiképeztetésére az építészet technikai oldalával való megismerkedés végett lerázván

korának előítéleteit, mint pályavégzett bölcsészethallgató kőműves tanoncznak állott be. Elvégezvén t. i. a kegyesrendűek pesti gymnasiumában 1848-ban a 6 évi és a magyar tudományegyetemen az akkora még fennállott két évi bölcsészeti tanfolyamot, a József-féle ipartanodában 1851/2. egész 1853/4-ki tanévekben fényes sikerrel folytatta a reáltanszakok tanulmányozását.

Ez időben egyuttal Szőnyi jóhirű magán finöveldeje al- és felreálosztályában a természet- és mennyiségtan előadásával foglalkozott. Az egy időben tanuló és tanító nem átalította az iskolai szünidőt építő állványokon eltölteni, azokon mint tanoncz, utóbb kőműves segéd, ügyesen forgatván a vakolókanalat, mire különben anyagi szempontból, mint jómódú családból való, legkevesbé sem szorult volna.

Egyébiránt polgári származása és érzelmeire élete minden fázisában még akkor is öntudatosan büszke volt, midőn sikerült az államtiszti hierarchia legfelsőbb fokai egyikére önerejéből feljutnia. Jellemző e tekintetben, mikép nyilatkozott az alkalommal, midőn egy magasrangu hivatalnok a vaskoronarend másod osztályával lett nem mindennapias kitüntetését vele tudatta; azt találta mondani, hogy bármennyire örül érdemeinek e legfelsőbb elismerésén, volt életében ennél már nagyobb öröme is, akkor t. i., midőn ama okmány birtokába jutott, melylyel kőműves legénynyé lett felavatva. Csakugyan az 1855-ki évben az akkori pesti céhelöljáróságtól kiállított oklevelet élete végső perezeig valóságos díszokmány gyanánt hiven őrizte és hasonló értékűnek tartotta ugyanazon évről keltezett amaz okirattal, melylyel az akkortájt csak 21 éves fiatal ember a magyar természettudományi társulat rendes tagjává lőn megválasztva.

Valamint a természettudományok, csak mióta inductiv módszer alapjára fektetve, exact jellegük, és közvetlen érintkezésbe hozva az élettel, gyakorlati hasznosításuk föl lett ismerve, fejlődtek oly óriási mérvben: úgy a társadalmi tudományok is ugyane két körülménynek köszönhetik újabbkori fejleményöket; csak hogy míg az előbbiek tipikus tünetmennyekkel foglalkozván, tág kísérleti tér meg a következtetések levezetésére törvényszülte kényszerűség, mint biztos támpont fölött rendel-

keznek, a social-tanokban a kísérleti tér fölötté szűk határok közé szorítkozik, az elvekből levonható következtetések pedig folyvást módosulnak a folyton változó culturállapotok szerint.

A social eszmekörök, még az uralkodó eszmékéi is, nem csak nemzedékről nemzedékre, hanem gyakran rövidebb idő alatt is gyökeresen megváltoznak, pedig nem is mindig határozott baladás, sokszor épen valóságos visszahanyatlás irányában. Túlhaladott álláspontok, rég legyőzött eszmék rohamos áramlatban újlag győzelemre, általános uralomra vergődnek. A vám-, vaspálya- s tarifa-ügy, az uzsora és annyi egyéb nemzetgazdasági meg politikai kérdés fölött napjainkban hatalmasan megindult socialmozgalom szolgál arra szomorú tanuságul.

Mig a természetbuvár tanulmányai vívmányát biztos kézzel maga sikeresíti és ülteti át a gyakorlati élet terére, a social tudományok mezején még oly alaposan buvárkodó ritkán van ama kedves helyzetben, hogy tanulmányai eredményét sikerbiztosan átültethesse a társadalmi életnek tér és idő szerint változó fogékonyságu talajába. Csak kivételesen van egyes balandóknak fenntartva, hogy tan- és irodalmi működésüknek önönmaguk szerezhetik meg a gyakorlati érvényt, hogy eszméiket testté alakíthassák. E ritka halandók sorába tartozott a mi halottunk.

Élete egész folyamában nyomról nyomra ki lehet mutatni, hogyan folyt benne össze a szellemi és társadalmi cselekvőség, hogyan lett az egyik a másiknak hol okozója, hol okozottja.

Mint pályavégzett technikus még egy tanéven át a bécsi műegyetemen folytatván szakszerű kiképeztetését és tanári pályára való hivatásánál fogva, minthogy akkoron hazánkban még nem létezett külön vizsgáló bizottság a reáltanpályára készülők képesítésére, Bécsben az ottani vizsgáló bizottságtól 1857. jun. 2-án nyervén meg a főreáltanodai tanárképesítő okmányt, még ugyanazon évben lépett föl első irodalmi termelvényével. »Szám-tan« című munkája már is azon jelleggel bír, hogy kiváló tekintettel van az élet, jelesen a kereskedelmi és forgalmi élet szükségleteire. — Conlechner műegyetemi tanár ajánló előszavában azt írja: »a magyar irodalomban addig megjelent »számtani munkák némelyei átléptek ugyan az u. n. polgári

»számolás terére, de azokban a kereskedés mint önálló iparág és annak viszonyai kevesbé vannak képviselve, holott Weninger korunk igényeinek e tekintetben is megfelelni igyekezett az által, hogy a számolás elméletének alapos tárgyalása mellett, nem csak a polgári életben előforduló, de szorosan a kereskedelemre vonatkozó számításokat is fölvette, meg az üzletek sajátságai és viszonyaival együtt előadta.«

Egész 1856-ig sem nálunk sem Lajtán túl nem létezett még főtanintézet a felsőbb kereskedelmi szakoktatás számára, csak az évben legelőször Prága városában, és nyomban utána a reá következő 1857-ki évben hazánk fővárosában jött létre külön kereskedelmi akadémia, még pedig mindkét helyen az illető kereskedő testületek lelkes, áldozatkész alapítása fonalán. Elsők közt, kik e hazai főtanintézetben tanári állomást nyertek, Weninger vala, kire a mennyiség- és mértan, meg a mértani rajzoktatás tanszéke bízott.

Ugyanazon időben alakult a magyar általános biztosító társaság, és az imént (1857. okt. 5.) kinevezett akadémiai tanár a reá következő 1858. évi decz. 23-án egyuttal e társulatnál mint technikai számvizsgáló nyert alkalmazást. E kettős működéséből indult ki hosszú sora ama becses szellemi termelvényeknek, melyekkel úgy tekintve tanszékének tüzetes szakmáját, mint a biztosítás intézményét, hazai irodalmunkat jelentékeny mérvben gazdagította.

Legelől »Politikai számtan« című munkája említendő, mely 1860-ban jelent meg és irodalmunknak érezhető egyik hézagát oly szerencsésen pótolta, hogy a Marczibányi-jutalomra méltónak találtatott; ugyanaz év okt. 6. a tud. Akadémia levelező tagjául megválasztatván, két hónappal reá székfoglaló értekezését mutatá be »A halandósági táblázatok készítéséről a népszámlálási adatokból«, azt követte »Az életbiztosítási díjtaralék elmélete« című 3 ivre terjedő értekezése és fölszerelve ezen elméleti szakismerettel Petzvall tagtársunk segédkezése mellett, kinek vezetése alatt még tanuló korában képezte ki magát mérnökké, a magyar bizt. társaság számára a halálozási táblázatokat dolgozta ki, miért is ő reá bízott az 1861-ben megnyílt életbiztosítási osztálynak vezetése.

A biztosításügynek valamennyi ágai közt kétségkívül leg-

jövedelmezőbb az életbiztosítási üzlet, a mennyiben helyesen készített, az illető népesség elhalálozási sorát hiven feltüntető táblázatokon, mint megrendíthetlen matematikai alapon nyugszik. Hogy az első magyar bizt. társaságnak ezen üzleti ágá oly gyorsan és szerencsésen felvirult, nagyrészt Weningernek mint osztályfőnöknek az érdeme.

Elméletileg tovább kifejtette ő ez ügyet: »A biztosítás ügye Magyarországon« és »A statistika fontossága a tűzkár ellen biztosító társaságoknál« című értekezéseivel, meg a kiházási tőkék biztosításánál előforduló tartalék számításának ajánlott könnyebb módjával. Értekezvén továbbá a tiszamelléki szabad. kölcsönös tűzkártérítő társulatról, hol statistikailag kimutatván az első magyar ált. bizt. társaság által kifizetett kárösszegeket, nem csekély mérvben hatott ez intézmények hazánkban általánosabb megkedveltetésére.

Weninger tehát valamint hivatalnoki minőségben egyike volt azon erős oszlopoknak, melyeken a szervezet szilárdságát illetőleg párját kereső magy. ált. bizt. társaság biztosan nyugszik, úgy írói minőségében kiváló helyet foglal el a biztosításügynek hazai irodalmában.

E mellett a keresk. Akadémia tanigényeiről sem feledkezett meg; 1861-ben jelent meg tőle »A kereskedelmi számtan elemei« című munkája, melynek mintegy másod részét képezi a már említett politikai, vagy a mint az első kiadásban azt maga czimezi, »A felsőbb polgári és kereskedelmi számtan«; mind a kettőnek kiegészítéseül 1863-ban bocsátá közre »Az egyszerű és kettős könyvvitel« című munkáját; abban a könyvvitelről helyesen megjegyzi, »a nemzetgazdászati utmutatásul szolgál »arra nézve, hogy mit tegyünk, azt azonban, hogy az eszmét »mikép ültessük át a gyakorlati életbe, azt, hogy mi módon »kell pénzügyi vállalatokat létesíteni, az üzletet rendszeres formába ruházni, és annak viszonyait számtani képben vissza»tükröztetni s számtanilag ellenőrizni, azt a gyakorlatból merített szabályok és számtani tudományok tanítják; a nemzetgazdászati úgy viszonylik a számtani ismeretekhez, mint a »festő eszméje a festészet technikájához, miért egymást nem »nélkülözhetik«.

Kiváló azon, formalis monografiát képező, 7 ivre terjedő értekezése »A kölcsönügyről matematikai szempontból«, melyet 1864. jan. 25. mutatott be az Akadémiának. Értekezett továbbá »A kamatos kamatszámításról a százalék tizedrésze szerint haladva«, »a lotteria-kölcsön értékéről« stb.; activ részt vett a kereskedelmi szótár készítésében; a mellett nem egy intézet számára ő készítette el a számtani mérleget, mint jelesen a pesti keresked. nyugdíjintézet részére, melyről különben a statist. közleményekben is értekezett; szintugy törlesztési alapszámításokat végzett és táblázatokat dolgozott ki a magyar földhitelintézet számára, melynek érdekében már 1861-ben a természettud. társulat közlönyében irodalmilag, utóbb pedig, mint az intézet felügyelő bizottságának tagja, gyakorlatilag is tevékeny vala.

Új bizonyítéka annak, hogy mily bensőképen olvadt nála egybe a mennyiségtannal való elméleti foglalkozás és a számtani elveknek gyakorlati alkalmazása. Igyekezett is minden alkalommal határozott kifejezést adni meggyőződésé érelődött azon öntudatának, hogy valamint csak helyes calculusban található bármely társadalmi üzletnek biztos alapja, ugy sikertigérő vállalkozásoknak csakis a számtan szolgálhat egyedül biztos forrásul. Praegnans mérvben találjuk ezt egyik fennebb érintett munkájának előszavában kifejtve, a hol többi közt mondja: »szükséges, hogy a számtant figyelemre méltassuk, nehogy »az eszmék gazdagsága mellett erőink és ismereteink csekélységét érezzük akkor, midőn az eszmék létesítéséről »van szó«.

Nem kevesbé termékeny Weningernek irodalmi működése a nemzetgazdaság és pénzügytudomány terén. Időszaki folyóiratainkban töle megjelent számos czikken kívül, elég itt azon rendkívül érdekes hirlapi vitára utalnom, mely a »bankegység és bankszabadság« iránt a Franciaországban megindult eszmemozgalom folytán a »Pesti Napló« 1865-ki évfolyam utolsó és 1866-ki folyam első havában közlte és Vodjaner Albert közt hosszú cikksorozatban folyt, és az előbbitől a Stat. és nemzetg. közleményekben »A bankügy elmélete« cím alatt megjelent terjedelmesebb értekezésben talált némi befejezést. Elég továbbá utalnom ama becses pénzügyi dolgozatára, mely ugyanazon köz-

leményekben e czim alatt jelent meg: »Az osztrák-magyar monarchia államháztartása e század első felében és Magyarország állása e háztartásban«, ezen, valamint az azt megelőző Franciaország adóztatási és pénzügyi statistikáját tartalmazó értekezése, továbbá »Néhány észrevétel a közvállalatok engedélyezéséről«, nem különben a »Magyar Világ« hasábjain tőle megjelent kiváló érdekű pénzügyi cikkek eléggé constatálják az elhunynak financztudományi képzettségét, minek bizonyítására szabad hivatkoznom nemzetgazdasági irodalmunk leghivatottabb képviselőjére, e tekintetben legilletékesebb szaktudósunkra, Kautz tanár s tagtársunkra, ki »A nemzetgazdasági eszmék fejlődési története« című koszorúzott pályaművében őt e szavakkal apostrofálja: »teljes joggal mondhatjuk, hogy Weninger az újabb időben felmerült hazai statusgazdasági írók közt a legkitünőbbek egyikének nevezhető.

Akadémiánk igen tisztelt elnöke, ki a közügy iránti lelkes érdeklődésénél és hazai viszonyaink alapos ismereténél fogva kiválóan tudja a mutatkozó szellemi erőket a tudomány és az élet javára fordítani, és kinek, mint a magyar ált. biztosító társaság elnökének bő alkalma vala az elhunynak tehetségeit fölismerni, a mint a magyar alkotmány visszaállításával a korona tanácsába mint magyar pénzügyi minister meghivatott, sietett e gazdag tetterőt felhasználni az államszolgálat érdekében, és az ő fölterjesztésére 1867. máj. 10. kelt l. f. elhatározással Weninger a magyar pénzügyministeriumhoz ministeri tanácsosnak, és e minőségben tett kitünő szolgálata alapján, rövid idő múlva, t. i. 1868. aug. 8. kelt l. f. elhatározással az osztrák-magyar közös pénzügyi ministeriumhoz osztályfőnöknek lön kinevezve; ez új pályára való átlépésnél bucsút vevén a 10 éven át lelkes buzgalommal folytatott tanári, meg 9 éven át ép oly ernyedetlen szorgalommal vitt biztosítótársulati működésétől.

Hogy mily eredménynyel működött ezen kitünő állásában, a jelen beszéd keretén kívül esik ugyan, vannak mindazonáltal jelentékenyebb mozzanatok, melyek nem hagyhatók figyelmen kívül, mert egyrészt mutatják, hogy tudta ő szak-

ismereteit közpályáján is hazánk javára érvényesíteni, másrészt hazafias gondolkozásának egyik fényes bizonyítékát szolgáltatják.

E tekintetben igen becses forrás állott rendelkezésemre, az elhunytak saját levelei, melyeket akadémiánk igen tisztelt másodelnökéhez időről időre intézett, és melyek különös szíves-séggel velem közöltettek.

Weninger hosszú évek során át a legbensőbb, soha meg nem zavarodott barátsági viszonyban volt Csengeryvel; hozzá fordult, midőn fontos elhatározás küszöbén állva, habozott; tőle kért tanácsot, midőn az ország javára valamely lépést akart tenni; vele közölte, ha sikerült valamiben szolgálnia hazáját; előtte tárta fel keblét, akár hazafias örömtől dagasztatott az, akár dulakodott benne az elszomorodott hazafinak méltó bánata.

Midőn erélyének sikerült a közösügyi költségek elszámolásánál a kettős könyvviteli rendszert meghonosítani, ezeket írja Csengerynek: »Már holnap készítjük az első nyers mérleget a 14 napi eredményről. Eddig csak azt tudtuk, hogyan állottunk három hónappal azelőtt, most naponkint megmondhatjuk. És ez egész munkát egy ember végzi. Az igaz, hogy vagy nyolcz napig mindig a hátán ültem, míg a budget szerinti könyvezésbe begyakoroltam«. — »Tegnap készült az első nyers mérleg, — írja ismét pár nappal utóbb, — volt öröm az osztályban, mert a régi czopf kétkedve nézte az előmunkálatokat. Mercandin gróf az osztrák számszék elnöke is jelentette magát, hogy megnézi a dolgot. Magam is gyermekiesen örvendek a dolognak, mert a németek azt hitték, a magyar ember újításával fel fog sülni«. Különben Weninger maga dolgozta ki a közös pénztár és számszéknek szóló új utasításokat is.

Lackenbacher ministeri tanácsos halála után Becke közös pénzügyi minister betegsége alatt és utóbb ennek is halála után, hosszas ideig Weninger vitte a közös pénzügyministeri teendőket. Beust közös külügyminister csak némely fontosabb ügyekben tartván fenn magának az aláírást. Ez időben még több kérdés volt a monarchia két állama közt megoldatlan; fontos dolog volt tehát, hogy e kérdésekre nézve minő álláspontot foglalnak el a közös ügyek intézői. Weninger határo-

zottan a magyar érdekeknek és jogi szempontoknak törekedett érvényt szerezni.

Igy jelesen, midőn daczára az ellentétes áramlatnak, a volt osztrák nemzeti bank irányában fennforgott 80 millió frtnyi államtartozásra nézve, elég őszinteséggel és bátorsággal birt az akkori magyar állami álláspontnak számvevőségileg is gyakorlati érvényt szerezni, ezt írja Csengerynek: »a bank 80 milliónyi követelése a központi pénztárnál volt előírva és így a közös főpénztárrá alakult pénztárnál maradt előírva. Ezt látva, azonnal elrendeltem, hogy nálunk töröltessék, és a tétel az állósított államadósság igazgatóságánál irassék elő. A mint a német államadóssági ellenőrző bizottság ezt meghallotta, tiltakozott ezen intézkedésem ellen, a mivel én mit sem gondolok, mert correcte jártam el. Csak aztán ne hagyjon el a magyar kormány, ha a magyar törvénynek és szellemének érvényt szerzek. A következő minister már mindent rendben talál a magyar nézeteknek megfelelő állapotban«. — A közös pénzügyek és az államadósságok kezelésének szoros elkülönzésével lehetővé tette, előkészítette Weninger azt is, hogy a consolidált államadósságok kezelése bármely perczben könnyen átruházható legyen az osztrák pénzügyministerre, a minek szükséges voltáról emlékirattal is igyekezett meggyőzni Beust külügyministert és ő felségét.

Szorosabban tartozik beszédem keretébe főlemlítése annak, hogy miképen szolgálta ő államhivatalkodása alatt is a tudományt meg az irodalmat. E tekintetben különösen kiemelendő azon öt közleménye, mely az állami számvitelről és az államháztartás ellenőrzéséről a »Budapesti Szemle« 1868. és 1869-ki évfolyamában jelent meg. Azokban az állami számvitel rendszeréről elméletileg értekezvén, és a hazánkban létesítendő állami számszék iránt nézeteit adván elő, Európa főbb államaiban erre vonatkozó törvényhozásnak, meg egyéb eredeti források alapján ezen intézménynek legújabb állapotát ismerteti meg: jelesen Belgium, Anglia, Porosz- és Franciaország ellenőrzési apparatusának dióhéjba szorított megismertetésével tetemesen megkönnyítette az e téren nálunk is szükségessé vált elvi megállapodást. *)

*) A számvitel terén elméletileg, gyakorlatilag tanusított szakképességénél fogva, midőn a felállítandó magyar államszék elnökének kijelölésére

Midőn a magyar általános hitelbank 1870. évi jun. 27-én tartott kormányzótanácsi ülésében a vezérigazgatói állomásnak betöltése került szőnyegre, természetesen Weningerre fordult a tanácsnak figyelme, az ép oly szakavatott banktheoretikusra, mint a banküzleti gyakorlat emberére, ki a magyar földhitelintézet, a pesti keresk. bank, meg az akkori osztrák nemzeti bank budapesti fiókja körül az 1867. május 24-éről szóló ki-nevezése folytán kir. biztos minőségében fényes bizonyítékát adta ebbeli szakképességének; miért egyhangulag ez állomással megkináltatván, addig viselt államhivataláról lemondott, mely lemondása 1870. jul. 17. kelt l. f. elhatározással államszolgálati érdemeinek, melyekért már előbb a vaskorona-rend másod osztályával lett kitüntetve, újlagos legfelsőbb elismerése mellett legkegyelmesebben elfogadtatott.

Hogy miképen sikerült Weningernek emez újabb fontos állásában a benne helyezett közbizalomnak megfelelni, miképen sikerült neki a gondjaira bizott hazai hitelintézetet rövid idő alatt előbb nem ismert magaslatra emelnie, azt az európai hitelműveletek terén irányadó bankintézetek családjába bevezetni, miképen sikerült neki a lázas szédelgések, valamint az utóbb beállott hitelválság okozta viharok közepette a vezetése alá jutott intézetet épen fenntartani és ez által fővárosunk pénzpiaczának szilárdságát támogatni, gyarapítani: ez megint a jelen emlékbeszéd körén túl van, de tartozik azon belül megismertetése ama hazafias gondolkozásának, melyet ez alkalommal is tanusított. Midőn t. i. felszólítva lett, hogy hajlandó-e ez állást elfoglalni, azt írja Csengerynek: »A bizalmas kérdésre azt a választ adtam, hogy csak mintegy 10 nap múlva fogok nyilatkozni, és hogy erre nézve magamat tájékozandó, családom és Csengery Antalnak véleményét óhajtom meghallani«. S minő kérdés az, mit nevezett barátjához intéz? Talán az új állás

lölése került szőnyegre, Deák Ferencz, Csengery és mások Weningert hozták javaslatba. Előadása azon okoknak, melyek e kijelölést meghiusították, a politikai történet körébe tartozik, itt csak jegyzetképen azt említjük meg, mert az embert, a hazafit jellemzi, hogy Csengery és egyéb barátaihoz intézett leveleiben mindent elkövetett a Deákpárt egyes töredékei közt fölidézett ingerültség lecsillapítására, végmegszüntetésére. Inni barátait, feledjék, a mi személyével történt, mert, így érvel, mennyivel fontosabb dolog a párt egységének, a párt többségének ép fenntartása.

előnyeiről tudakozódik? Nem; hanem azt kérdi: nem tulajdonít-e barátja politikai tekintetben fontosságot annak, hogy állását Bécsben most is megtartsa és hogy melyik állásban tehet nagyobb szolgálatot hazájának?

Tartozik különösen beszédem körén belül megemlítése annak, hogy a sokféle való elfoglaltsága mellett is miképen szentelte kevés szünidejét a tudománynak, az irodalomnak.

És itt újra első vonalon »politikai számtan« című munkája főlemlitendő, mely 1870-ben második kiadásban jelent meg, de nem annyira második kiadás, mint voltaképen új munka. Szerző abban a nemzetgazdaság és pénzügytan terén időközben szerzett ismereteit, meg a gyakorlati életpályákon gyűjtött dús tapasztalatait sikeresen érvényesíti, azon szempontból indulván ki, hogy míg a nemzetgazdaság és pénzügytudomány az irányadó elveknek vitatását tűzi ki magának feladatul, addig a politikai számtan az elvek alkalmazásával foglalkozik és a várható számbeli eredményeket ismerteti meg, a melyek az eszmék valószínűségénél, a tervek kivitelénél mérvadók, számok segítségével támogatván vagy czáfolván az elébe állított elveket.

Az egyes szakaszok ezen új kiadásban, a fennebb érintett szakszerű értekezései fonalán, gyökeresen át lettek alakítva, mint jelesen a pénzrendszerről, a bank- és hitelügyről, a díjtartalék, rokkantsági és betegsegélyezési díjak kiszámításáról szólók; külön említés tétetik a temetkezési pénztárakról; meg van ismertetve egy újabb módja a lotteriatervek kiszámításának; be van mutatva végre ama számadás, mely szerint Magyarországának járuléka az osztrák államadóssághoz meg lett határozva. Mennyire felelt meg ez újabb kiadás az időközben az efféle munka irányában nálunk is tetemesen fokozódott igényeknek, abból tűnik ki legvilágosabban, hogy rövid idő múlva egy újabb, most már harmadik kiadásnak szüksége állott elő, mely 1875-ben, de további lényeges változások nélkül jelent meg.

Hogy Weninger gyakorlati alkalmazása alatt is éber figyelemmel kísérte a tudomány haladását, arra tanuságul szolgál a természettud. társulat közlönyének 1871-ik folyamában tőle megjelent ama érdekes cikk, melyben megismerteti az életvalószínűségi tényezők meghatározása körül tett fárado-

zások legújabb eredményeit, névszerint Farr és Edmond képleteit.

Az eddig elősoroltak korántsem tüntetik fel kimerítőleg Weningernek irodalmi és társadalmi munkálkodását. Működött ő azonkívül egy ideig mint az államtudományi államvizsgálatok bizottsági tagja, működött mint az Akadémiánk keblében fennálló statist. és nemzetg. bizottságnak, meg az országos stat. tanácsnak tevékeny tagja; e minőségben részt vett az 1863-ik évi nemzetközi stat. congressusban, erről való jelentése a közlemények V-ik kötetében foglaltatik; működött ő továbbá mint az országos iparegyesület másodelnöke, és a kolozsvári iparegylet tiszteletbeli tagja; elnöke volt a kereskedő ifjak társulatának, és midőn e tisztről 1869-ben lemondott, örökös tiszteleti tagul lőn megválasztva. Évek során át az államvasutak igazgató-tanácsában elnökképen, 1873 után pedig arról való lemondása folytán, mint tanácstagja gondozta a forgalom és az államigazgatás érdekeit, míg megváltozott állásánál fogva erről is 1875-ben végképen le nem mondott.

De még irodalmi tevékenysége sincsen vagy megközelítőleg sem kimerítve a fennebb idézett szellemi termelvényeivel, mert hány felvilágosító, czáfoló, utbaigazító, vezér- és egyéb czikk jelent meg tőle névtelenül hirlapjaink hasábjain Magyarországnak pénzügyi forrásairól, pénz- és hitel-viszonyainkról; hány memorandumot írt ő a bankárkörök megnyugtatóására, azoknak megnyerésére!

Bámulatos volt Weningerben a munkaerő és munkakedv, de még bámulatosabb a könnyűség, melylyel képes vala terhesebb munkát is játszi modorban végezni, vonatkozott legyen az akár nehéz tudományos, akár társadalmi feladvány megoldására. Sokszor, kivált a pénzügyviszályok korában, játék közben, melynek szabad óráiban merőben csak szórakozás végett szívesen engedett tért, sűrűen egymást érték a távirati sürgönyök, ő azokat teljes lelki nyugalommal, ugyszólván kártya kezében sommás uton szokta volt elintézni. Nem egyszer rövid időre hagyta el a játékasztalt, hogy visszavonulva a mellékszobába, a pénzügyministernek, ki fontos államügyben őt fölkereste, tanácsesal kedveskedjék, vagy valamely bankintézeti organumot bonyolult pénzügykérdésben utbaigazítson.

De ily megfeszített tevékenység még a legerőteljesebb organismusra sem maradhat sorvasztó kihatás nélkül. Weninger, ki soha nem volt fekvő beteg, első ízben, hogy komolyabb betegség leütötte lábáról, kimerülése szakában többször hallatott baljóslatu sejtelve szerint, nem hagyta el többé az ágyat, mely fáradt testének vált örök nyughelyévé.

Weningernek magánéletét a boldog férj, a boldog apa, a jószívű, fanyarság nélküli élezczel megáldott kedves társalkodónak vidám képe jelzi. 23 éves korában nősült meg, s ily fiatal korban két felnőtt figyermeknek atyja lett; hogy daczára annak mennyire tudott családapai nehéz feladatának megfelelni, arra legszólóbb érv, hogy két mostoha fia iránta való tiszteletben, hozzá való ragaszkodásukban vetélkedtek saját édes gyermekeivel, azokkal és a hátramaradt özvegygyel egyaránt siratják kora kimulását annak, ki 22 évi házassága alatt mindenkor tündöklött előttük, mint ragyogó példánya a bölcs és nemes érzelmű családfőnek.

A közéletben őt általános megbecsülés környezte. Barátságos, megnyerő modora collegiális érzületet keltett tisztai társai, bizalmat és benső vonzódást alárendeltjei keblében. Gyakran változtak a magyar kormány alakulása óta a pénzügyi tárcza birtokosai, de soha meg nem változott a Weninger szakismertébe, hazafias indulata és becsületességébe helyezett közbizalom. Megszokták kormányköreinkben, válságos finánczhelyzetben benne keresni a tapintatos kalauzoló, hitelérdekeink hű tolmácsát, hiteligényeinknek époly erélyes ügyvédjét, mint szerencsés közvetítőjét.

Osztzkodott a magyar kormány e megtisztelő, általa soha meg nem hazudtolt bizalmában az európai finánczmata-dorok legtekintélyesebb szövetkezete. Köz- és államgazdasági viszonyaink époly kitünő ismeretének, mint azoknak higgadt, a szépszínezéstől és indokolatlan gáncsolástól egyaránt ment maradt eesetelésében nyilvánuló józanságának sikerült az európai hitelkérdésekben mérvadó tökepénzesek körében erős bizalmat gerjeszteni nemzetünk fizetési képessége, hazánk sorsát intéző kormányköröknek zilált finánczviszonyaink rendezésére irányzott komoly törekvése iránt.

Hogy újra felénk fordult Európa pénzpiaczainak figyelme s jó indulata, nagy részben Weningernek a műve. S ha nem is érdemül hozom fel, hogy e közvetítésben soha az önérdeknek vagy árnyéka sem szerepelt, tartozom az elhunyt árnyai iránti elégtétképen e körülményt is megérinteni, mert nem egyben a botránytkereső zuglapok közül, melyek pénztbálványzó cultusukban hihetetlennek tartják, hogy valaki milliókat kezeljen, milliókat kölcsönképen előteremtsen, a nélkül, hogy édes énjéről ne gondoskodják, gyanusító rágalmak szórattak a boldogult ellen, melyeket megczáfolni, vagy melyekre csak reflectálni, nem engedte meg tiszta lelkiismeretéből fakadt önbecsülése, nemes öntudatán sarkalt méltósága. Csak halálával győződtek meg az efféle kislelkűek, hogy mily igazságtalan, mily sértő lehetett reá nézve teljesen alaptalan gyanakodásuk és mig azok előtt, kiknek alkalmuk vala Weningernek tiszta jellemét még élte korában tisztelni, becsülni, már akkoron is politikai hitelvképen állott, hogy a férfias jellem azon mérvben kell, hogy megszilárduljon, a mely arányban gyarapodik az incselkedések és kísérteteknek csábító árja, most, halála után a kishitűek elméjében is föléledhet a hazánkban is található tiszta kezek, tiszta jellemek iránti jobb hiszem.

Legerősebb oldala a boldogultnak mutatkozott a social bonyodalmak legombolyításában. A helyzetnek tiszta felfogása, a social bajok körjeleinek szakalapos megfigyelése szülte benne ama sociopathologiai képességet, melylyel a lappangó baj székét mindenkor bizton fölismerte! Higgadt természete, és elméletgyakorlati készsége őt rendesen helyes therapiára vezették. Fővárosunk több malom- és egyéb ipartelepei, a Franklin-féle irodalmi és könyvnyomdai részvénytársulat rendező, alkotó szellemének köszönhetik leginkább, hogy kigázolva a többévi válság okozta zavargásokból, ma újra viruló finánczhelyzettel dicsekednek. Mikor pedig a gondjai alá közvetlenül helyezett magyar általános hitelbank, melynek szeplőtlen hitelépsége fölött éjjel-nappal féltékenyen őrködött, daczára ezen lelkes buzgalmának sem maradhatott ment a korunkban, fájdalom, annyira terjedt tisztai corruptio ragályától, a miatti méltó bánkodásában egy perczig sem vesztette el szokott nyugodtságát, és egyedül óvatos, tapintatteljes eljárásának vala köszönhető, hogy hazánk

ezen legelső bankintézete nagyobb mérvű megrázkódás nélkül, aránylag rövid idő alatt, nemcsak hogy teljesen fellábadt, hanem még tekintélyesebb helyre emelkedett Európa társintézetei sorában, mint valaha ezelőtt.

Minél ritkább az eset, hogy a társadalmi tanszakok körében a szakférfi előtt készségesen megnyílik az elvi megállapodások fogatosítására kívánt tevékenységi tér és alkalom, annál több okunk van tagtársunk kora halála fölött búsulnunk; de ha igaz másfelől, hogy az államéletre nézve egy financiai balfogás époly végzetessé válhatik a diplomácia terén, mint a csatavesztés a harc terén: akkor az egész országnak, nemzetnek méltó oka van elszomorkodnia e kora halál fölött, mert benne veszítettük a pénzügy tudományában és technikájában egyaránt járatos, szolgáltrakész tanácsadót, kinek kifejtett financiaérzékében ugyszólván biztos óvszer kínálkozott financiai botlások ellen.

De nyilatkozott is megható modorban a közfájdalom a végtisztelet megadásánál; nyilatkozott ama részvétiratokban, melyek egyesek és testületek, bel- és külföldi intézetek és társulatok részéről tekintélyes számban intéztettek a gyászoló családhoz.

Ha eme, a hálaérzelemtől áthatott részvétnyilatkozatokat, a mint azok a benső meggyőződés hangján elősorolják az elhunytak az árván maradt intézet, társulat körüli érdemeit, a fájdalom rezgő hangján elpanaszolják a veszteség miatti keservöket, egy koszorúba fűzve tudnám a tisztelt Akadémiának bemutatni, ily egyszerű emléklap hangosabban, mint gyenge ékesszólásom, hirdetni, hogy mi volt Weninger az országnak, mi volt ő az Akadémia keblén kívüli világnak.

Nekem azonban egyéb missio jutott feladatul, nekem tüzetesen ki kellett mutatnom, hogy mi volt ő nekünk, mi volt ő a tudománynak; e tekintetben azt találtam, hogy legfőbb érdeme abban pontosul össze, hogy kapcsul szolgált a tudomány világa és a külvilág közt. Igenis e kettőnek áthidalásában keresem én Weningernek, mint akadémikusnak, ama kiváló érdemét, melyet jelen emlékbeszédemmel kívántam megörökíteni, s árnyaihoz intézett bucsuszóm végőhaja:

Hogy soká legyen köztünk a korán elköltözöttnek szelleme, buzdításul arra, hogy akkép, a mint a matematikai és természettudományi igazakat, törekedjünk a bölcsészettársadalmiakat is a social életkörökben érvényre juttatni, igyekezzünk példájára a meddő theoriát gyakorlativá tenni.

Legyen az ő szelleme a haza sorsát intéző köröknek intő jele, hogy közviszonyaink rendezésében mindenkor figyelemmel kísérjék a tudomány szentesítette tanelveket, hogy társadalmunk vitális érdekeinek elintézésénél készségesen kövessék a moral-philosophiai igazságok tiszta sugallatát, anyagi, szellemi jólétünk biztosítására befelé, közhitelünk és politikai befolyásunk megszilárdítására kifelé! *)

Dr. KONEK SÁNDOR.

*) Jegyzetképen még felemlithető, hogy az ez alkalommal előülő akadémiai elnök, Lónyay Menyhért gróf, az elhunytól meleg szavakban megemlékezni, és a beszédben felhozott életrajzi adatokat következő érdekes megjegyzéssel kiegészíteni sziveskedett: »Egy körülményt nem halottam az emlékbeszédben említeni — így szólt — és kötelességemnek tartom azt felhozni. Egyik legfontosabb kérdés volt 1867-ben a quóta és az államadósságok megosztása. Weninger csak három hónapja volt a pénzügyministeriumban, midőn az a nevezetes hivatás várt reá, hogy a quótára, az államadósságok megosztása és a kereskedelmi szerződésre vonatkozó adatokat összeállítsa. Ő készítette el az adatokat és adat-rectificatiókat, melyek által az államadósságok megosztásánál és a quóta kiszámítása tekintetében sikerült megóvni érdekeinket. Ezen nagy érdemét elemmliteni kötelességem volt.«

VEGYESEK.

† Kenessey Albert emlékezete. Kenessey Albert m. k. főfelügyelő, a vasuti és hajózási m. k. főfelügyelőség kebelében a hajózási osztály főnöke, 1879. július 15-én meghalt. — Váratlanul, hivatalos kiküldetésben, szerető családjától távol érte őt el a halál a legszebb férfikorban, — munka- és tettdús életének delén kellett őt elveszitenünk, holott pedig méltó elismerésben még nem részesített tevékenységére igen hosszú ideig szükségünk lett volna! Üresen hagyott helyének betöltésére ha nem is lehetetlen, de mindenesetre igen nehéz lesz utódot találnunk, mert ő nemcsak tudományosan képzett hajós s egyetlen hajózási szakíró, hanem hajózási közigazgatásunk megteremtője és több, mint három év óta egyetlen végrehajtó közegé vala, s épen ezért nem habozunk kimondani, hogy Kenessey Albertet a hajózási közigazgatás terén egyelőre senki sem fogja úgy pótolhatni, hogy hiánya érezhető ne legyen! De nemcsak a tudományos író, a szakférfit, a páratlan és nehezen pótolható közigazgatási hivatalnokot vesztettük el benne, hanem az önzetlen szilárd jellemű, szeplőtlen becsületességű embertársat is, kinek egyedüli hibája a jelleméből kifolyó szerénységében rejlett. Kenessey, családján kívül csak a tudománynak és hivatalának élt, s minthogy érdemdús működésében hiú kérdés sohasem vezette, tevékenységét és érdemeit csak azok ismerték és méltányolták, s elvesztését is első sorban azok érzik, kiknek alkalmuk volt működését közelebbről szemlélhetni. Hogy ki volt, mit tett Kenessey? — azt legfényesebben igazolják az életrajzi adatok, melyek egyuttal legvilágosabban jelzik az elhunyt által bekövetkezett, bátran mondhatjuk, országos veszteséget is!

Kenessei Kenessey Albert 1828. évi február hó 4-én született Gerjén, Tolna megyében. Az alsó s középiskolákat, valamint a jogi tanulmányokat a debreczeni ref. főiskolában végezte, 1846 évben tevén le kitünő sikerrel a jogakadémiai tantárgyakból a vizsgálatokat. A pályavégzett 18 éves ifjú azonban nem érzett magában hivatást az ügyvédi vagy közigazgatási pályához, hanem tengerészszé lett s Fiumében a kereskedelmi tengerészeti akadémia hallgatói sorába lépett, hol kitartó szorgalommal tanulván, alig egy félév alatt, már 1847. évi február hó 28-án kitünő sikerrel tette le itt is az előirt vizsgálatokat. Tanulmányai sikeres befejezése mellett elsajátította az olasz, francia, latin, német és angol nyelveket is. A jeles képzettségű ifjú ezután még 1847. év tavaszán az osztrák Lloyd szolgálatába lépett mint tengerészgyakornok s a Lloyd-társulat hajóin mindjárt első alkalommal 6 hónapot töltött a tengeren, majd pedig egy osztrák vitorláshajón előbb mint cadett, később mint hadnagy (alkapitány) 9 hónapig szolgált. Tengerészeti szolgálata közben bejárta az adriai, jóniai, fekete és földközi tengert, sőt az atlanti oczeánon is hajózott. 1848. év tavaszán gróf Széchenyi István ajánlatára hajókezelővé neveztetett ki, majd harmadik kapitány lett az osztrák Lloyd »Kübeck« gőzösén, mely szolgálatból épen akkor lépett ki s tért vissza szüleihez, midőn a forradalom kitört. Kenessey a forradalom kitörésekor azonnal a honvédek sorába lépett s miután katonai ismereteken kívül a hajózásban is jártas volt, jelentékeny szolgálatot tett a forradalom ügyének. 1848. évi november hóban tüzérhadnagygyá neveztetvén ki, parancsnok lett az első magyar hadihajón, 1849. évben már tüzérkapitánynya lépett elő s ugyanazon év május havában a honvédelmi kormány megbízása folytán a Tiszán két hajót szerelt föl hadi szolgálatra s részt vett azokkal a csurogi ütközetben. E két gőzös felszereléseért s a csurogi csatában tanúsított bátor magaviseleteért dicsérő okmányt s a haza nevében köszönetet nyert a honvédelmi kormánytól. Később ismét a tüzérséghez helyeztetett vissza s ott működött a világosi fegyverletételig, a midőn osztrák fogságba került, honnan azonban egy orosz főtiszt közbenjárása folytán csakhamar elbocsáttatott.

A forradalom után Debreczenbe vonult vissza, hol 1850-ben

az ottani takarékpénztárnál mint könyvvezető nyert alkalmazást. — Ez utóbbi állásban mintegy 2 évig működött, mig-nem alkalma nyílt visszatérni kedvelt pályájához. 1852-ben a balatoni gőzhajózási társulat szolgálatába lépven, a »Kisfaludy« gőzösön körülbelül 1 évig mint kapitány parancsnokolt, mely állás azonban nem felelvén meg igényeinek és tehetségeinek, hogy megfelelőbb működési tért találhasson, 1858. évi márcz. hó 1-én, mint matróz, az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság szolgálatába lépett, hol azonban csakhamar első kapitánynya lön előléptetve. Ezen minőségben találta őt a második felelős ministerium kinevezése, s az új korszakkal megnyílt számára is azon tér, melyen hervadhatlan érdemeket szerzett magának. Gr. Mikó közlekedési minister már 1867. évi junius hó 6-án megbizta Kenesseyt a hajózási biztosi teendőkkel s midőn a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség szerveztetett, Kenessey a főfelügyelőségnél 1868. évi január hó 3-án felügyelővé s a hajózási osztály főnökévé neveztetett ki, s 1871. évben tiszteletbeli, 1874. évben pedig valóságos főfelügyelővé lépett elő. Ezen új állásában Kenessey bámulatos tevékenységet fejtett ki; megteremtette a hajózási közigazgatást, mely hazánkban annakelőtte rendszeres igazgatási ágat nem képezett s mintegy 10 évi működése alatt oly tökélyre emelte az általa vezetett e közigazgatási ágat, mikép e téren a külföld intézményei sem lehetnek tökéletesebbek. A főfelügyelőség által a hajózási ügyben kibocsátott szabályrendeletek, mindannyi tanúságai Kenessey szakképzett tevékenységének. — Hivatalos működése mellett Kenessey a hajózási szakirodalom terén is munkás volt, számos segéd- és kézikönyvei közül a »Hajózási törvények és szabályok«, »Hajózási árúkezelés«, »Hajózási műszótár német-magyar és magyar-német« és »Segédkönyv a hajósok számára« emelendők ki, melyeknek a hajósok és közigazgatási hivatalnokok igen jó hasznát veszik. Tudományos dolgozatai között első helyen állanak: »A kapaszkodó hajózásról« írt műve, »A Havrei nemzetközi tengerészeti kiállításról szóló jelentése« és »A haltenyésztésről« szóló pályaműve, mely a m. tudományos akadémia birálata szerint gyakorlati tekintetben a pályanyertes mű felett állott. — A hajózási szakirodalom terén kifejtett munkássága elismeréseül Kenesseyt a

m. tudományos akadémia 1869. évben levelező taggá választotta. Kenessey ezenkívül a szépirodalomban is jó névre tett szert, a »Magyarország képekben« című folyóiratban és »Vasárnapi újságban« a Dunáról és vidékéről igen sok szép tárczát írt, s ugyanezen lapokban számos ismeretterjesztő czikk jelent meg tőle. A »Nemzetgazdasági Szemle« is közölt tollából egy igen érdekes adatokkal telt értekezést »Az első dunagőzhajózási társaság jogi viszonyáról az államhoz«, {melyre azóta is gyakran, mint e kényes ügyben első rangú forrásra, hivatkoztak a legilletékesebb körökben.

Maradandó érdemeket szerzett továbbá magának Kenessey a hajózási szakoktatás terén is, a hajózási téli iskola szervezése által, mely 1869-ik évben egyenesen az ő javaslatára és eszméi szerint állíttatott fel. Ezen iskolában, mint igazgató és tanár működött egész 1874. év végeig, a midőn az iskola, melyben igen sok hazai szakerő nyert kiképeztetést, — beszüntetve lett.

A felsorolt adatok eléggé bizonyítják, hogy mily ür támadt Kenessey elhunytával! — A hajózási szakirodalom szempontjából különösen fájlalnunk kell elhalálózását, mert Kenessey nemcsak első, de ez idő szerint még az egyedüli hajózási szakíró volt, s nagyon kétséges, hogy e téren akad-e egyhamar utódja.

Kenessey élete a munka és tevékenység szakadatlan sorozata egész az utolsó pillanatig, s valóban nem érhetette őt méltóbb helyen a halál, mint épen hivatalos működése terén!

Vörös László.

A budapesti Duna-szakasz szabályozása. (Irta Hieronymi Károly. Tizenhat táblával. Budapest, 1880. A pesti könyvnyomda-résztvény-társaság kiadmánya. Zilahy S. bizományában.) Az 1876. évi rendkívüli árvizveszély Budapestet is sokáig aggodalomban tartotta, és a fővárost ismételve fenyegető veszély nemcsak az érdekelt lakosságban, hanem még inkább a szakirodalom emberei körében oly izgatottságot szült, hogy a kérdés az említett idő óta folytonosan kísért. A veszély okának a buda-

pesti dunaszabályozási mű tartatik, s ezért e mű szakadatlan, erős és kiméletlen támadásoknak van kitéve és egész serege támadt — pro és contra — a röpiratoknak s hirlapi cikkeknek. Alig szükséges talán indokolnunk, hogy a kérdés ezen sokoldalú irodalmi tárgyalásánál két jelenség bir legfőbb érdekel. Egyik a kormány által meghívott külföldi szakértők — nyomtatásban is megjelent — véleménye, a másik Hieronymi Károlynak, a közlekedési ministerium államtitkárjának közelebb megjelent műve: a budapesti Duna-szakasz szabályozásáról. Az előbbi véleménynek a külföldi szakértők tekintélye kölesönzi a fontosságot, Hieronymi könyvének kiváló érdekét pedig szerzőjének hivatalos állása és a budapesti dunaszabályozási munkálatokra való befolyása emeli nagy mérvben. Ezen utóbbi művet kívánjuk ezuttal megismertetni.

A 101 lapra terjedő könyv a következő szakaszokban tárgyalja a kérdést: A budapesti Duna-szakasz szabályozása. (Bevezetés.) Vizmérési adatok. A Duna medre. A dunai árvizek jellemzése. A szabályozás feladata. A szabályozás következményei. A duzzadás oka. A külföldi szakértők javaslata. Zárszó.

A mű tartalma, melyet a zárszóban szerző is összefoglal, a következő:

A fővárosnak árviz elleni védelme nem lévén a partok felemelése által elérhető, és mert az 1838-ik évi, valamint a más években észlelt hasonló magas vizállások is a Budapest alatt támadt jégdugulások által idéztettek elő: a budapesti Duna-szakasz szabályozása azon czélból vétetett foganatba, hogy a jégdugulásoknak közvetlen a főváros alatt, az ugynevezett kopaszi zátonyon képződése a lehetőségig megakadályoztassék és ez által eleje vétessék annak, hogy az árviz színe Budapesten az 1838-ik évihez hasonló magasságra emelkedhessék. Ezen czélból a Gellérthegy alatti mederrésznek szabályos szélesség adatott, a meder kotrások által mélyítettett és a soroksári Duna-ág teljesen elzárattott.

A soroksári ágnak leginkább megtámadott elzárásáról szerző a következőleg nyilatkozik:

Azok, kik ezt a szabályozás hibájául róják fel, azt mondják, hogy ezzel megfosztatott a Duna árvize azon biztosító zsi-

liptől, melyet maga a természet alkotott. Az mondatik, hogy a Gellérthegytől a Csepelsziget csúcsáig terjedő szakaszt meg kellett volna igazítani, de a soroksári ágot nyitva hagyni.

A mi a soroksári ágnak mint biztosító zsilipnek hatását illeti, figyelmeztet mindenekelőtt arra, hogy ezen biztosító zsilip megvolt 1838-ban és minden korábbi áradások alkalmával is. 1838-ban a soroksári ág nem volt elzárva és az árvíz mégis 29 és fél láb magasságot ért el Budapesten.

Ha tehát 1838-ban ezen biztosító zsilip az áradásokat megszüntetni képes nem volt, hogyan és mi oknál fogva legyen most ily csodahatása?

Mindig újra kell ismételni, hogy Budapest azon veszélyek ellen védendő meg első sorban, melyek valamely, a folyónak Budapest alatti pontján képződő jégtorlódásból származnak és hogy Budapestre a jégtorlódás annál veszélyesebb, minél közelebb képződhetik.

Ha a kopasz-zátony mentén volt mederrendetlenség megszüntettetett, de a mellett a soroksári ág nyitva hagyatott volna, a jégtorlódásnak a kopasz-zátonyon képződése megakadályoztatott volna ugyan, de a sziget csúcsa, hol a víz kétfelé válik, még mindig megmaradt volna a jégtorlódások képződésének egyik okául, s hogy a szigetek csúcsán mily gyakran képződnek jégdugulások, azt megmutatta az 1838. és 1876. évi tapasztalás. 1838-ban majdnem valamennyi sziget csúcsán volt jégdugulás; 1876-ban pedig az ercsii sziget csúcsán képződött jégtorlasz; pedig ezen a ponton a Dunának sem tulságos szélessége nincs, sem sekély helyek ama ponton elő nem fordulnak, sőt ellenkezőleg a meder nagyon szabályos s a jégtorlasz képződésének egyedüli okát a sziget létezésében kell keresni.

De nem ez az egyedüli ok, a mely miatt a soroksári ágot el kellett zárni. Budapest nemcsak a gellérthegyi szakaszban vagy a Csepelsziget csúcsán képződő jégtorlás által van veszélyeztetve, hanem veszélyben forog azon esetben is, ha valamivel alább, például Promontornál vagy a Hárosszigetnél képződik jégtorlódás; sőt az 1876. évi jégzajlás megmutatta, hogy az Ercsinél képződött jégtorlás Budapesten 1'—2"-el emelte fel a vizet. Oly szabályozási módhoz kellett tehát

nyulni, a mely mellett a jégdugulásoknak Budapesten alól képződése a legcsekélyebb valószínűséggel bir.

Ha már most mind a két ág nyitva marad, akkor jégmenet alkalmával a helyzet a következő: A soroksári, vagyis a sokkal rendetlenebb ágban, melynek medre igen sok ponton a 0 vízszin felett van, melyben számos apróbb sziget létezik, igen könnyen képződnek jégdugulások — a mint azt a tapasztalás igazolta — és pedig többnyire olyan mérvűek, hogy az ágot egészen elzárják; ha már most azon eset bekövetkezik, pedig gyakran fogna bekövetkezni, a helyzet épen az, a mi most a soroksári ág elzárása mellett, t. i., hogy az egész vízmenyiségnek a promontori ágban kell lefolyni, és hogy a város nincsen veszélyeztetve, ha ezen ágban jégdugulás nincsen és hogy beáll a veszély, a mint a promontori ágban jégdugulás képződik; de kérdés, vajjon mikor van arra nagyobb valószínűség, hogy a promontori ág jégdugulásoktól mentes legyen, akkor-e, midőn a Duna vize a két ág között megoszlott, vagy akkor, midőn a Duna összes vize egy ágba öszpontosított. Szerző véleménye szerint nem lehet kétség az iránt, hogy sokkal könnyebben képződnek jégtorlódások bármelyik ágban. is azon esetre, ha a víz két ág közt van megosztva, mert a jégdugulások többnyire már a tél kezdetén képződnek, midőn a folyó felszine kis vízállás mellett jégtáblákkal van borítva, melyek a sekélyebb helyeken könnyen fennakadnak. Ha tehát mind a két ág nyitva marad, nagy a valószínűség, hogy a gyengébb ágot a jég elzárja, s hogy a víznek a nagyobb ágban kell lefolyni, a mi még nem vészthozó, de egyszersmind nagy a valószínűsége annak is, hogy ezen erősebb ágot is elzárva találja a tavaszi árvíz, a mi a fővárosra nézve igen nagy veszély kútfeje lehet.

A soroksári ág nyitvatartásának csak azon egy esetben van előnye, ha a promontori ágban jégdugulás van, de a soroksári ág történetesen szabad. Ezen eset azonban csak igen ritkán fordulhat elő és sokkal többször az, hogy a gyengébb ág dugul el, mint hogy a gyengébb ág legyen jégmentes és az erősebb ágban legyen jégdugulás. Ha a promontori ágban jégdugulás van, a soroksári ág pedig jégmentes: a veszély teljesen elhárítva nincsen, mert a soroksári ágnak a nagyvíz színéig mért keresztzel-

vényei a Duna többi keresztszelvényeihez képest igen csekélyek lévén, a víz színe tetemesen fel fog duzzadni. Azon rendkívüli ritka eset miatt tehát, a midőn a promontori ágban képződik jégdugulás és a soroksári ág szabad, és a mely esetben Budapesten szintén jelentékeny duzzadás lesz: kitesszük magunkat azon sokkal nagyobb bajnak, hogy a promontori ágban tesszük a jégtorlódásokat valószínűbbekké.

De azok, a kik a soroksári ágot újra megnyitni kívánják, mind a két ágot akarják szabályozni, ez által vélvén a jégdugulások elejét vehetni. Szerző véleménye szerint a szabályozás ezen módja alapelvében helytelen.

Ha ugyanis mindkét ágot akarnók szabályozni, a soroksári ágnak oly keresztszelvényt kellene adni, mely az abban lefolyó vízmennyiség levezetésére szükséges és elegendő; mert ha nagyobb keresztszelvényt adunk, az be fog iszapoltatni. Hasonló okból a promontori ágnak is olyan keresztszelvényt kellene adni, mely azon vízmennyiségnek felel meg, mely ezen ágban a víznek ily módon való megosztása mellett fogna lefolyni és a mely keresztszelvény természetesen csekélyebb lenne annál, a minővel ezen ág most már tényleg bír. A jégmenet alkalmával azonban a jég nem azon arányban fog a két ág közt megoszlani, a mely arányban a víz oszlik meg, hanem akár hányszor, nevezetesen az itt uralkodó éjszaknyugati szelek hatása alatt nagyobb mennyiségű, gyakran az egész jégtömeg fog azon egy ágba hajtani és ilyen esetekben még akkor is fognak jégdugulások támadni, ha az ág szabályozva van, mert a szabályozás által ezen ágnak adott méretek elegendők lesznek ugyan a víz levezetésére, de nem a jég átbocsátására is. Ha pedig a két ágnak ilyen módon végrehajtott szabályozása után fognának a soroksári ágban jégdugulások támadni, ez a helyzet a fővárosra nézve sokkal veszélyesebb lenne a mostaninál, mert a promontori ág a Duna vízmennyisége csak egy részének levezetésére lévén berendezve, a Duna egész víztömegét jelentékeny duzzadás nélkül le nem vezetné.

Épen ezen most elősorolt okokból volt a két ág folytonos rendetlenségben. Jégmentes vízállásoknál mind a két ág csekélyebb vízmennyiséget vezetett le, mint azon vízmennyiség, me-

lyet kivételesen az egyik ág bedugulása következtében kénytelen volt levezetni.

A két ág szabályozási elvének helytelenségét azzal is bizonyítja a szerző, hogy a soroksári ágnak szabályozása — mely ág annyira rendetlen, melyben annyi az apró sziget, melynek középmezősége a legtöbb ponton nem a zérus vízszin alatt, hanem felett van több lábbal, melyben nemcsak egyes szikla-csúcsok emelkednek ki a mederből, hanem a meder egész szélességét sziklapadok foglalják el a zérus pont magasságában — roppant költséget igényelne, sokkal nagyobb, mint a promontori ág szabályozása. De nem lehetne e mellett elhagyni a promontori ág szabályozását sem, mert tapasztalás szerint 1876-ban is, midőn a Duna egész víztömege ezen mederben összpontosított, képződött abban jégtorlódás, tehát mennyivel inkább lesz megadva annak lehetősége azon esetre, ha a víz megoszlik. Sokkal egyszerűbb és észszerűbb tehát csak az egyik ágot és természetesen az erősebb promontorit úgy szabályozni, hogy abban a Duna egész víz- és jégmennyisége elférjen, a mely megoldási mód a jégdugulások ellen sokkal nagyobb biztosítást nyújt két ág szabályozásánál.

Felel itt szerző azon megjegyzésekre is, melyek szerint helytelen volt a Duna egész vízmennyiségét a promontori ágba szorítani, miután ezen ág medrében sziklák találhatók, melyek a meder mélyítését lehetetlenné teszik.

A dolog úgy áll, hogy a promontori ágban előforduló köréteg legtöbb pontja 10 lábnyira és ennél mélyebben van a 0 vízszin alatt és csak egyes csúcsai emelkednek fel 7 lábnyira szintén a 0 vízszin alatt. Mig ellenben egészen téves azon hiedelem, hogy a soroksári ágban köréteg nincs, sőt inkább ott egy kőpad vonul át, mely helyenként 0 felett 2 láb magas.

Ennek daczára némi súlylyal birna azon ellenvetés, ha a promontori ág feneke egész hosszában vagy legalább nagyobb részében kőből állana, úgy hogy ezen körétegre kellene a medret mesterségesen bevágni. De ez sem így áll, mert a szükséges mederméreteket a kő eltávolítása nélkül előállíthatók, s ha már követ repeszteni kellene, néhány csúcsnak eltávolításáról lehet csak szó. Ez lényegében az, a mit szerző a soroksári ág elzárására nézve elmond, s határozott véleménye az, hogy az elso-

rott munkák végrehajtása által a jégdugulásoknak azon a ponton képződése, hol azok a fővárosra a legveszélyesebbek, t. i.: a kopasz-zátony helyén, az eddigi tapasztalás és emberi előrelátás szerint megakadályoztatott.

A végrehajtott munkáknak az a hatása is van, hogy a jégmentes víz színét Budapesten emelik, mely vízszin-emelés a szabályozás megindítását követő első években, 12 lábnál nem magasabb vízállás mellett $1' 2'' 8'''$ volt. A vízszin ezen emelésének oka abban rejlik, hogy a szabályozott folyamszakasz keresztshelvényei a normalisnál csekélyebb méretűek lévén, ezen keresztshelvényeken a víz csak a korábbinál magasabb vízállásnál folyhatott le. A promontori Duna-ág a folyó önműködése által jelentékeny mértékben képződött ugyan, azaz a folyó medrét bővítette és nagyította, ugyannyira, hogy azon ág alsó részében a meder méretei már csak kevéssel csekélyebbek a normalis méreteknél: mindazonáltal a budapesti vízállás, a 12 lábíg, az 1879-dik év folyamában még $11'' 4'''$ -al volt magasabb a szabályozás előtti vízállásnál, és ennélfogva a szabályozás által okozott vízszin-duzzadás csökkent ugyan $3'' 4'''$ -al, de még el nem enyészett.

Mi éretett tehát el az eddigi szabályozás által? Eléretett az, hogy emberi előrelátás szerint az 1838-ikihoz hasonló magas vízállás többé elő nem fordulhat; mert elő nem állhat azon ok, melynek az 1838-iki magas vízállás okozata volt; és ezt az eredményt elértük azon kényelmetlenség árán, hogy a budapesti vízállás a szabályozás előttihez képest eleinte $1' 3''$ -el, az 1879. évben pedig $11''$ -el volt rendesen magasabb.

Azon félelem, hogy ezen kényelmetlenség veszélylyé fajulhatna, teljesen indokolatlan: mert az 1876-ban észlelt legmagasabb jégmentes vízállás idején a szabályozási munkák által előidézett duzzadás 3 lábnál többre nem tehető; s ma már a Dunának hasonló vízbősége esetére ezen duzzadás a 3 lábat sem érné el.

A végrehajtott szabályozási munkák azonban nem vették és nem is vehették elejét annak, hogy a promontori Duna-ág valamely alantabb fekvő pontján ne képződhessék jégdugulás, a mint az 1876-ki tapasztalás meg is mutatta; és ezen jégdugulás,

bár nem olyan mértékben mint a kopaszi zátonyon képződött, szintén emeli, duzzasztja a víz színét Budapesten.

Ez a helyzet két irányban igényel orvoslást. A jégdugulások lévén ugyanis a fővárosra nézve az igazi árvíz-veszély okozói, mindent meg kell tenni arra nézve, hogy a mint megakadályoztatott a jégdugulások képződése közvetlen Budapest alatt, hol kétségtelenül legveszélyesebbek voltak, épen ugy eleje vétessék képződésüknek oly pontokon is, hol a fővárosi vízállásra lényeges befolyást gyakorolhatnak. Ezen szempontból sürgős szükségűnek jelezhetők azon munkálatok, melyeknek feladata a jégdugulások képződését Budapest alatt meggátolni: mert Budapest alatt képződött jégdugulások a vizet Budapesten felduzzasztják és pedig annál magasabbra, mennél közelebb esnek Budapesthez; de nem maradhatnak el, bár későbbre halaszthatók, azon munkák sem, melyeknek célja hasonló jégdugulásokat a Szent-Endrei sziget alsó csúcsa és a főváros közötti folyamszakaszban meggátolni, mert ha itt támadhatna jégdugulás, ennek elszabadulásakor és az általa visszatartott jég- és víztömegek hirtelen letódulása által támadhat Budapesten rendkívül magas vízállás.

Ha mindazon munkálatok, melyek célja a jégdugulásokat a főváros közelében meggátolni, végrehajtottak: megtétetett a főváros biztonságára mindaz, a mi emberi erő hatalmában áll; mert jégdugulások nélkül az eddigi tapasztalatok szerint az árvizek színe nem emelkedik oly magasra, hogy a rakpartokat meghághatná.

Annak legfőbb okát, hogy Budapest alatt a promontori ágba, tehát még a fővárostól csak néhány mértföldre jégdugulások képződhetnek, az ezen ágba létező szigetek képezik.

Ilyen sziget a promontori Dunában három van; nevezetesen; Promontor alatt a Hárosi sziget, Ercsénynél az ercsényi sziget és Adonynál az ugynevezett adonyi nagy sziget. A többi ezen ágba levő sziget, nevezetesen az Érdi és Rác-Almási sziget, számba nem veendő, mert az általuk képzett mellékágak egészen jelentéktelenek.

A jégtorlódások megszüntetése céljából tehát legelőbb az ezen szigetek által képzett mellékágak zárandók el.

A jégtorlódásnak másik oka a promontori Dunában előforduló mederkiszélesedések; a milyenek Promontor alatt, Battánál és Adony alatt fordulnak elő.

A jégtorlódások megakadályozása czéljából tehát ezen mederkiszélesedésnek hosszán a folyónak normalis szélesség adandó.

A biztosság szempontjából megkívántató, tehát szükséges munkák végrehajtása által azonban az a vízszinemelkedés, mely a szabályozásnak tulajdonítható, meg nem lesz szüntetve.

Ezen vízszinemelkedés főoka jelenleg, hogy a vámháztól Promontorig terjedő szakaszban a meder szelvényeinek térfogata még most kisebb, mint a normalis szelvényé.

Ha tehát ezen, ha nem is veszélyes, de mindenesetre kényelmetlen, s a mellett folyton izgató állapotnak hamar akarunk véget vetni, arra kell szánunk magunkat: hogy a vámház és Promontor közti folyóátrészben a normalis kereszt-szelvény térfogatát, a természetes fejlődést be nem várva, most mindjárt mesterségesen, azaz kotrás általi mélyítés útján, előállítsuk; mert a promontori ág önképzése örvendetesen ugyan, de alulról fölfelé haladván: még soká tarthat, míg a folyam önereje általi medermélyítés az ág legfelső részét éri; továbbá arra is, hogy a Promontoron alóli szakasz fejlődését folytonosan figyelemmel kísérve, a medermélyítést mindazon pontokon szintén kotrás által elősegítsük, hol majd azt tapasztaljuk, hogy a mederjavulás a másutt észlelttől elmarad, főleg ha ezen pontok a fővároshoz közel esnek.

A külföldi szakértő urak javaslata, hogy t. i. a soroksári ágot elzáró gátak bukó gátakká alakíttassanak át, olyan palliatív eszköz, mely üdvös hatással csak kivételesen előforduló esetekben lehetne, gyakran semmit sem hatna, néha pedig a veszedelmet még növesztené; és a melynek az a káros következése bizonyosan lesz, hogy a promontori Duna képződését hátráltatni fogja, minden időre használhatatlanná teszi a soroksári ágot; mert addig, míg az ág bukógátak által leendő elzárva, sem industrialis célokra fel nem használható, sem hajózásra át nem alakítható.

De ezen javaslat végrehajtása sem a szent-endrei szigettől a fővárosig terjedő folyamszakasznak, sem a promontori

ágnak szabályozásától föl nem ment: mert ha a promontori ágban Ercsény fölött támadna jégdugulás, a Budapesten általa okozott duzzadás a bukógát daczára még igen jelentékeny lenne, a főváros fölött támadt jégdugulás ellen pedig a bukógátak orvosszerűl nem szolgálnának.

Midőn pedig a promontori ág szabályozva leendett, a gát mostani alakjába visszahelyezendő lenne, mert különben a már kiképzett ág, olyan árvizek által, melyek a bukógátakon át megoszlanak, el fogna iszapoltatni.

A promontori Dunaág szabályozásával egyidejűleg, vagy a költségeknek hosszabb időközre elosztása céljából, annak befejezése után, meg lenne indítandó a szt.-endrei sziget és a főváros közötti Dunaszakasz szabályozása.

Végre az elzárt soroksári Dunaág hajózhatóvá tétele is foganatba lenne veendő; mely célra a soroksári ágot elzáró gátban épült tápszilip szekrényzilippé lenne átalakítandó, s a soroksári ág medrében hajózási csatorna lenne ásandó.

Ez a könyv tartalma. — Szerző műve nem remélt elismeréssel találkozott az érdekeltek körében. Csaknem mindenki polemikus munkát várt s bár a szabályozás ellen felhozott minden lényegesebb észrevételre reflectál a szerző, ezt azonban csak úgy és annyiban teszi, a mennyire maguknak a főkérdéseknek tisztázása és megvilágosítása megkívánja. Ir, nem a polemia kedvéért, hanem az ügy felderítésére. Ezen modor és — mondjuk ki — tiszteletreméltó tárgyilagosság hozta nagyrészt létre a dunaszabályozási harcban a fegyverszünetet és talán a békét is. Igazságtalanok lennénk azonban a mű iránt, ha az eredményt csak a fentebbieknek tulajdonítanánk. Szerző munkáját elég szépen is irta. Fejtegetései és állításai bebizonyítására sok, alapos és nyomós s részben eddig másutt fel nem használt adatokkal ismertet meg s a sok száraz adatot úgy tudja csoportosítani és feldolgozni, hogy azok nem teszik unalmassá munkáját még a nem szakértőkre nézve sem. Az írás tárgyilagossága tehát s a fejtegetéseknek adatokkal való igazolása és általában a kérdésnek komoly, szakszerű tárgyalása jó hatás nélkül nem maradhatott s ezek a könyvet olyanná teszik, hogy az a hydrotechnikai irodalomban mindenestre előkelőbb helyet igényel.

Végre emlékezzünk meg a könyv legnagyobb gyengéjéről. Ez a 16 tábla s e 16 tábla közül különösen az árvizek lefolyását ábrázoló több graphikai tábla. Ez utóbbiak szabad szemmel egyáltalában nem, nagyító üveggel is alig használhatók. Szerző aligha jobban nem cselekszik, ha ezen használhatlan graphikai táblákat nem csatolja művéhez. Nem méltók azok a könyvhöz, de nem méltók készítőjükhöz, Beszédes Sándorhoz sem. Ezen iparosunk a legutolsó párisi közkiállításon, kiállítása által feltűnést keltett s — ha nem csalódunk — kitüntetésben is részesült; annál megrovandóbb tehát, ha a mi számunkra az említettekhez hasonló hasznavehetlen dolgokat produkál. Hisszük, hogy Beszédes Sándor ezen munkája hiányosságát a könyv szerzője által összeállított eredeti graphikai rajzok gyengéi is elősegítették, mégis a magyar iparosra nézve sajnosan jellemző ezen eredmény tulajdonképen és méltán magára az iparosra vet rossz világot. Jövőre jobbat várunk.

1880. évi XXXI. törvényczikk a helyi érdekű vasutakról.

1. §. Helyi érdekű, vagyis oly vasutak, melyek főczélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek, a jelen törvényben foglalt feltételek alatt és kedvezmények mellett, a ministerium által engedélyezhetők. Minden ilyen engedélyezés, az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő nyolcz nap alatt az országgyűlésnek bejelentendő.

A törvényhozásnak marad fentartva ezentúl is oly vasutak engedélyezése, melyek két vasutvonal összeköttetésére szolgálnak, vagy egyes fővonalaknak főirányukban kiegészítő részét képezik; valamint azok is, melyek a jelen törvény határozataitól eltérő feltételek és kedvezmények mellett lennének kiépítendőek.

2. §. Helyi érdekű vasutakra az engedély legfeljebb 90 évre adható, mely idő lejártá után ezek minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak. Az engedélynek vagy a vasut tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető. Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasut tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesíttetik, mely ugyanazon

irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekű vasut.

A megváltási ár gyanánt az engedélyokmány keltétől számított tíz év alatt azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapított építési tőkének felel meg, tíz éven túl pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapításának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fenmaradó öt évi jövedelmi átlag, öt százalékkal tőkésítve, képezendi a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasut minden állományában és berubázásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapított építési tőkénél csekélyebb nem lehet.

3. §. Az építést, felszerelést és üzletet illetőleg, mindazon könnyebbségek s kedvezmények megadatnak, melyek megadását az üzlet biztossága megengedi.

4. §. A helyi érdekű vasutak felmentetnek:

a) az üzleti távirda létesítésétől mindaddig, míg azokon a vonatok nem találkoznak, vagy míg az éjjeli szolgálat életbe nem lép;

b) a posta céljaira megkívántató hivatalos és lakhelyiségek ingyenes előállításának s fentartásának és a posta ingyenes szállításának kötelezettsége alól; ha azonban az ily vasutakon rendes napi közlekedés lép életbe, a postaszállításért a postaigazgatóság és a vasuti vállalat közt egyezségileg megállapítandó mérsékelt díj fizetendő;

c) a naponkinti rendes vonat közlekedésének berendezésétől; e tekintetben kötelezendő azonban az illető vállalat, hogy hetenkint legalább háromszor, előre meghatározott s előre közhírré tett időben közlekedő egyes vonatot járasson;

d) a kormány felügyeleteért járó díjak fizetése alól.

5. §. Ugyane vasutak részére biztosittatik:

a) az építés tartamára a bélyeg- és illetékmentesség, az építési, illetőleg befektetési tőkének bármi módon való beszerzése, valamint az építés és felszerelés biztosítása céljából kötött minden szerződés, a pályatelekkönyvezésnél s kölcsönök be- és kitáblázásánál előforduló összes beadványok s

egyéb okmányok, úgy nemkülönben a pálya céljaira szükséges földterületek s dologi jogok átruházását, építési s felszerelési anyagok szállítását, készpénzfizetéseknek részvények átvétele mellett vagy a nélkül való teljesítését, végre a hozzájárulás bármiféle más nemét vagy módját tárgyzó okmányok részére;

b) bélyeg- és illeték-mentesség a törzs- és elsőbbségi részvények, elsőbbségi kötvények, valamint az ideiglenes jegyek első kiadására;

c) teljes mentesség a nyilvános számadásra kötelezett társulatok és egyletek adója, illetőleg a kereset- s jövedelmi adó, valamint a törzsrészvény, elsőbbségi részvény és kötvényszelvénnyadó és végre a szelvény-bélyeg fizetése alól, az engedély-okmány keltétől számított 30 év tartamára. Megszűnik azonban ezen adómentesség az engedély-okmány keltétől számított tíz év múlva, a mint a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adó-összegeknek az üzleti számlába való felvétele után is, az engedélyezett építési tőke 6% kamatjánál magasabb leend.

6. §. A jelen törvény hatálybalépte után engedélyezett helyi érdekű vasutakon a szállítási adó az engedélyezés napjától számított 10 éven át nem szedetik.

7. §. Ha ily vasutak építése által a kincstári, valamint az állami kezelésben levő alapítványi javak érdekelvők, azok az építés költségeihez hozzájárulni tartoznak.

Az érdekeltség kérdése és a hozzájárulás mérve iránt az illető javakat kezelő szakminiszterrel, és a mennyiben ez nem a pénzügyminiszter, a pénzügyminiszterrel egyetértőleg, a közmunka és közlekedési miniszter határoz.

8. §. A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekű vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvaraikon a szolgálatot a tényleges költségek megtérítése mellett teljesíteni;

b) kívánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg felmerülő költségekért vezetni;

c) az e vasutak számára szükséges építési anyagokat önköltségen szállítani.

9. §. A községek feljogosítvák ily vasutak részére leg-

feljebb 10 évre kiterjedő kamatbiztosítást, vagy másnemű segélyezést átvállalni.

E részbeni határozatuk azonban csak az esetre bir érvénnyel, ha azt az illetékes törvényhatóság közbenjöttével a belügyminister, illetőleg a bán a pénzügyministerrel egyetértőleg helybenhagyta.

Szabadságukban áll a községeknek a törvényszerű helybenhagyás feltétele mellett, hogy a vidéki vasutak részére teljesítendő munkákért, pénzbeli fizetésekért, vagy bármely más, általuk szabadon választandó szolgálmányokért vállalati czimleteket a köztük és a vállalat közt megállapítandó módon és értékben átvehessenek s e célból megfelelő, azonban csak a mondott célra fordítható kölcsönöket felvehessenek.

A vállalat kérelmére az érdekeltek kimutatott beleegyezésével az engedélyokmányba felvehető, hogy az ily módon elvállalt kötelezettség után esedékes összegek közigazgatási uton hajtassanak be.

10. §. A törvényhatóságoknak jogukban áll a helyi érdekű pályák építését közmunkájuknak vagy közmunka-váltságuknak egy részével segélyezni.

E rész megszabásánál irányadó leend, hogy a törvényhatóság területének mily része lesz a vasut által érdekelve.

A közmunka csak az építés idejére s legfeljebb három évre ajánlható fel természetben, míg a közmunka-alapból való ilynemű segélyezést a törvényhatóságok legfőlebb 10 évre biztosíthatnak előre; e részbeni határozatuk azonban csak akkor lép érvénybe, ha azt a közmunka- és közlekedésügyi minister helybenhagyta.

11. §. A helyi érdekű vasutak részére igénybe vehetők különben:

a) a közutaknak a közönséges kocsiközlekedésre okvetlenül nem szükséges részei;

b) a vízszabályozási védtöltések.

Ezeknek igénybevétele esetében azonban az út, illetőleg töltés igénybevétele s fentartásának módja és aránya iránt a vasut engedélyese s az út vagy töltés tulajdonosai közt egyezségek létesítendőek, mely egyezségek, vagy az azoknak

esetről esetre szükségessé vált módosítását tárgyzó megállapodások, a közmunka- és közlekedési miniszternek jóváhagyás végett bemutatandók.

12. §. A vitel- és fuvarbérek maximuma az engedélyokmányban megállapítandó.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme egymásután következő három évben az engedélyokmányban megállapított tőke 7⁰/₀-ára emelkedik, jogában álland a kormánynak, a vállalat meghallgatása mellett, az árszabályt megfelelőleg leszállítani.

13. §. Ha a helyi érdekű vasut kiépítése és üzlete céljából alakítandó társaság törzsrészcsevényeire a névérték 30⁰/₀-a részint készpénzben befizetve, részint a lekötött ingatlan értéke által kétszeres fedezetet nyújtó jelzálogi bekeblezés által biztosítva, részint pedig községek és törvényhatóságok által törvényszerű módon vállalt kötelezettségek által fedezve van: a társaság mint ilyen, megalakulhat és az alapszabályokat a kereskedelmi cégjegyzékbe bejegyeztetheti.

Az engedélyokmányban vagy az alapszabályokban meghatározott czimleteket (elsőbbségi részvényeket, elsőbbségi kötvényeket) azonban a 14-ik §. korlátai között csak akkor bocsáthatja ki, — és az építés tényleges megkezdésére az engedély csak akkor adható meg, ha a törzs-részvénytőkének 30⁰/₀-a készpénzben befizettetett.

14. §. Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozását és törlesztését a vidéki érdekelt birtoikosok biztosítják; ezen biztosíték megítélése a közmunka- és közlekedési miniszterre és a pénzügyminiszterre bízatik.

Az elsőbbségi kötvények az engedélyokmányban megállapított tőkének legfeljebb két ötöd részét képezhetik.

Az elsőbbségi kötvények az elsőbbségi részvényekkel együtt az engedélyokmányban megállapított tőkének három ötöd részét nem haladhatják meg.

Az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapítandók meg.

15. §. E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, a pénzügyi és a belügyminiszterek — illetőleg a bán — bízhatnak meg.

Franciaország vizi utainak és csatornahálózatának leírása. A közm. és közlekedési ministerium kiadványa. Tizenegyedik füzet. Irta Bodoki Lajos kir. orsz. középítészeti felügyelő. Színes könyomatú rajzzal. Budapest. Kilián Frigyes egyetemi könyvárus. 1880.

A 132 oldalra terjedő füzet bevezetésében szerző visszapillantást vetve azon tétlenségre, mely nálunk a nemzeti ébredés kora előtt közlekedési eszközeink fejlesztése körül mutatkozott, hibáztatja, hogy midőn a nemzet magamagának ismét ura lett, a köntak és csatornák építése elhanyagoltatott s a törvény által vasut- és csatornaépítésre rendelt 60 millió összegből is csak vasutak építtettek. Nem fogadhatjuk el ugyan helyesen szerző azon véleményét, hogy az általa gáncsolt ezen körülménynek az lett volna oka, hogy akkor »az egész világon el volt terjedve azon tökéletesen alaptalan nézet, hogy a vasutak mellett minden más szállítási módnak fejlesztése feleslegessé vált«; ily nézetben aligha volt valaki, ezt mutatja az is, hogy a fentebbi összeg csatornaépítésre is rendeltetett s elég hang szólalt föl mindig, hogy a vasutakon kívül a többi közlekedési eszközöket is kell fejleszteni; igazat adunk azonban szerzőnek, hogy hibás volt egyedül a vasutépítést decretálni s hogy a főbb vasutvonalak is csak úgy lehetnek jövedelmezők, ha vannak mellékerek, melyeken a szállítmány beléjük ömlik. Mint szerző, úgy mi is elismerjük, hogy a vasuti szállítás sem a tisztán termeléssel foglalkozó vidéknek, sem magának a vasutársulatnak nem áll érdekében. A nyerstermények az évnek csak egy bizonyos szakában, de akkor tömegesen szállítandók és nagy tömegük mellett alacsony díjtételeket igényelnek. Mindhárom oly feltétel, mely nem igen fér össze a vasut sajátjaival. Az olyan társulat, melynek vonatai az év legnagyobb részében üresen járnak, rövidebb részében pedig a nagy befektetésű tőke és üzleti kiadás mellett olcsón szállítanak: lehetetlenség, hogy veszteséggel ne dolgozzék. A termelőre nézve pedig abban áll a vasuti szállítás hátránya, hogy egy-egy vonat 200—300 tonnánál nem bir többet szállítani és így az egész vidék természetményének elszállítása felette sokáig tart, azonkívül maguk az egyes vonatok menete által okozott költségek sem engedik annyira leszállítani a szállítási díjakat, a mennyire a

nyersterményekre nézve kívánatos és a vízi szállítás mellett lehetséges volna.

Mindezek olyan körülmények, melyek nálunk a leglelkiesmeretesebben fontolóra veendők, ha azt akarjuk, hogy egyrészről a termelő közönség olcsó szállítását élvezhessen, másrészről a közlekedési eszközök ne emésztsek fel az országnak más forrásból folyó jövedelmeit, hanem hivatásukhoz képest főtényezőként szerepeljenek az anyagi felvirágzás létrehozásában s később előmozdításában. Ily szolgálatot csak ott várhatunk a közlekedési utaktól, hol hálózatukba észszerűen beillesztetnek a különböző szállítási módokat, a szerint, a mint az egyes vidékekből elszállítandó teher természete megkívánja. Nem kell attól félni, hogy a különféle szállítási eszközök egymással versenyezvén, egymás jövedelmét csökkentenék, s a hol eddig az egyik csak nagy nehezen élhetett meg, a másik kiépítése után mindkettőnek meg kell bukni. Hogy mennyire megférhet egymás mellett, sőt mennyire kiegészíti egymást a két leglényegesebb közlekedési eszköz, a vasut és vízi ut, legjobban meg lehet róla győződni Franciaországban. Ott észszerűen épített vízi utakon óriási forgalom van, a nélkül, hogy a vasut üzletét rontaná. A vasutársulatok még örülhetnek rajta, hogy a kevés hasznót hajtó tömeges cikkeket, kőszén, fa, gabona stb. nem kénytelenek szállítani, mert ez esetben még több párhuzamos vasutvonalra volna szükség, hogy a forgalom fenn ne akadjon s így a jövedelmezőbb cikkek is megoszlanának a több vasut között, a minek következtében mindenesetre csökkentve lenne a most meglevő vasut bevétele. Különben annak megítélésére, hogy a forgalomnak mire van szüksége, legilletékesebb bírák azon termesztők, gyárosok, kereskedők, a kiknek szállítani valójuk van. Ezek pedig Franciaországban mindenütt a vízi közlekedés tökéletesbítését is sürgetik a vasutak mellett, sőt ennek érdekében áldozatokat is hoznak. Így az ország keleti részén levő folyóknak csatornázását és összekötését a Rhôné-al, a vidéki érdekeltség által kölcsön adott pénzüsszezből hajtja végre a kormány.

Szerző 1875. év nyarán hivatalos küldetésben járván be Franciaország csatorna-hálózatát, annyira érdekesnek és reánk tanulságosnak találta a tapasztaltakat, hogy azokról indokoltnak találta jelen munkáját megírni.

Szerző művének alapjául leginkább Lukás Felixnek »Történeti és statisztikai tanulmányok Franciaország közlekedési utairól« című munkáját vette. A könyv első fejezetében szerző Franciaország vízi utainak igen érdekes fejlődési történetét ismerteti meg. A mai Franciaország területén, a Marius katonái által Kr. e. mintegy 102 évvel a Rhône folyótól (Arlestől) a tengerig ásott csatorna történetétől kezdve 1870. évig történetek tárulnak elénkbe. Csatornákra, csatornázott folyókra, szabad folyókra 1870. évig összesen 1,583.485,000 frank adatott ki.

1800—1814-ig a köztársaság és császárság alatt éven-	kint	5.857,143 frank,
1814—1830-ig a Restauratio alatt évenkint		12.406,250	»
1830—1848-ig Lajos-Fülöp alatt évenkint		24.820,556	»
1848—1852-ig a 2-ik köztársaság alatt évenk.		13.330,000	»
1852—1870-ig a 2-ik császárság alatt évenkint		14.827,500	frank

adatott ki.

A könyv második része a franciaországi vízi utak tüzetes leírását, az eddig reájuk fordított összegeknek, valamint évi forgalmuknak kimutatását közli s az egyes fontosabb adatok könnyebb áttekinthetése végett 3 sikerült táblázatban is összegezve van az eredmény. Ezen leírás és táblázatok összesen 44817 kilométer hosszú 72 csatornát, 3333 kilométer hosszú 30 csatornázott folyót, s 17 jelentékenyebb és 55 jelentéktelenebb nyílt folyót tárgyalnak.

A harmadik szakaszban a francia hajóutak kihasználásáról ír szerző, s az 1868. évi forgalmi kimutatások alapján elfogadhatólag kimutatja, hogy kövezett uton egy tonna tehernek egy kilométerre szállítása 0·2538 frankba, vasuton 0·0700 frankba, vizen pedig 0·0436 frankba; tehát kövezett uton 5·82-szer, vasuton pedig 1·60-szor annyiba kerül, mint vizen. Kimutatta, hogy ha 1868-ban a csatornák és csatornázott folyók nem lettek volna s az azokon szállított 1,967.860,000 tonna árú vasutra szorult volna, a szállítási többköltségből származott egy évi veszteség 51.951,504 frankra rugott volna. És e mellett még kérdés maradna, hogy Franciaország vasuthálózata, a hajóforgalmat is átvéve, 20%-al többet szállítani képes lenne-e, mint a mennyit a mostani, egymást sűrűn követő vonalokon valóban elszállított?

Nem szabad azonban a vízi utak gazdasági előnyeit egyedül a közvetlen bevételekből megítélni. Ez esetben Franciaország valamennyi vízi utain nagy veszteség mutatkoznék. Így például az építési tőke kamatait is számítva, a du Centre csatorna évi költsége 1.115,700 frank, bevétele pedig 125,000 frank lévén, 990,700 frank hiány mutatkozik. Ámde ezen csatornán az évi forgalom 33.735,000 tonnakilométert tesz, a melynél a vasuti szállítás költségeihez képest 1.012,050 frank van meggazdálkodva a szállítók részére.

A könyv vége a hajóutak hiányairól szól. Szerző a vízi közlekedés általános hiányait nem találta olyanoknak, a melyek miatt a francia hajóforgalom sokat veszíthetne. Rosszabbul áll azonban a dolog a vízi utak hiányaira nézve. Ezek már megdrágítják a szállítás, vagy legalább nem engedik elérni a szállítás jutányosságának azon határát, a mely különben a vízi utakon elérhető volna s így nagy mértékben csökkentik a vízi utak legfontosabb előnyét a vasutak felett; azonkívül meghosszabbítják a szüneteket s bizonytalanná teszik az árúk megérkezési idejét. Franciaország vízi utain nagyon meglátszik, hogy különböző időkben, különböző vállalkozók által építették és hogy építésük idejében még csak a helyi érdekek lettek figyelembe véve, minden tekintet nélkül az országos hajózás általános igényeire. Minden egyes vidéken oly méretekkel építettek a csatornák és hajózási zsilipek, a minők az ott megszokott hajók méreteinek megfeleltek. Így történt azután, hogy most az egyes vidékek vízi utainak összeköttetése után a hálózat nem teheti meg azon szolgálatot, a mire rendszeresen kiépített vízi uthálózatok képesek.

A hajócsatornák és zsilipek egyenetlen s általában csekély méretei mellett, a hajóforgalom fejlődésének jelentékeny akadályát képezi még a vontatási rendszer is. Ezen hiányokat részletezve befejezi szerző művét, kilátást nyujtva arra, hogy egy második kötet is fog következni.

Mi e munkától az elismerés szavát nem vonhatjuk meg, sajnálatunkat kell azonban kifejeznünk, hogy szerző tanulmányát 1870-en túlra nem terjesztette ki. Franciaország költségvetéseiből az tűnik ki, hogy 1870 után is nagy mérvű, talán kibatóbb intézkedések tétettek, mint 1870 előtt. Méltó

lett volna tehát a későbbi adatokat is kikutatni, habár azok megszerzése — mint tudjuk — sokkal nehezebben sikerült volna is. Óhajtjuk, hogy e pótlás a derék munka folytatásában megtörténjék. Leginkább óhajtjuk pedig, hogy a könyvből a hazai érdekeltek kellő tanulságot merítsenek.

A legutolsó időben a csatorna-építések tervezése körül nagyobb mozgalom kezd megindulni. Egészséges eszmék, ezek mellett utopiák is merülnek fel. Amazok kivitele idő kérdése, de jó ha a másutt tapasztalt hiányok itthon is kellőleg mérlegeltnék.

Az utopiákat illetőleg is merithetünk szerző könyvéből. Nagyon helyesen jegyzi meg, hogy azok, a kiknek szállítani valójuk van, képesek legjobban megítélni, hogy a forgalomnak mire van szüksége. A Tisza vidékén is nagyszerű hajózási csatornákat terveznek. Óhajtánánk, hogy ezekre mielőbb szükség legyen. Ma azonban a kitünően hajózható Tisza folyónak talán nagyobb részén — sajnos — leginkább csak halászcsonakokat látunk. Ha a főfolyón ilyen a forgalom, gondoljuk meg, hogy szükséges-e ezen folyó vidékét már most nagy költségű hajózási csatornákkal ellátni.

Szerző könyvéből megtanulhatjuk, hogy a csatornázás terén is csak a jót és szükségest, s ezeket is csak jól kell tenni.

ÚJ KÖNYVEK.

	fl.
Bodenstein, C. Die Statistik d. deutschen Waarenverkehrs m. dem Auslande nach dem Reichsgesetz von 20. Juli 1879.	4.—
Brachelli, H. F. Statistische Skizze der Europäischen Staaten. 2. Aufl. Mit Nachträgen bis Ende März 1880.....	4.—
Dietrich, Th. Die Branntweinfabrikat-Steuer in ihrem Verhältniss zur bestehenden Maischbottichsteuer u. zu den übrigen Branntweinbesteuerungsformen im deutschen Reiche	4.— ; geb. 4.50
Hanel, A. Die österreichischen Steuergesetze u. die Verordnungen üb. die Ausführung derselben. 3 Thle.....	6.—
Krasnopolski, H. Der Legalisirungszwang bei Tabularurkunden ..	1.20
Lipp, F. Beitrag zur Lehre vom Trödelcontract. Ein civilist. Versuch.....	1.—
Mecca, J. Deutsches Eisenbahn-Stations-Verzeichniss u. Kilometer-Zeiger zur Ermittlung der Entfernungen aller Stationen unter	

- einander üb. den kürzesten benutzbaren Schienenweg. I. fl.
4.—; Karte ap. 1.—
- Mixa, F.** Die indirekte Besteuerung in Oesterreich-Ungarn. 2. Aufl. 7.—
- Neuman-Spallart, F. X. v.** Uebersichten üb. Production, Verkehr
u. Handel in der Weltwirthschaft. Jahrg. 1879. 6.—
- Neurath, W.** Volkswirtschaftliche u. socialphilosophische Essays. 8.—
- Rocholl, C.** Ueb. die Reform des Armenwesens 1.—
- Stall, B.** Die Couponfrage u. das Curatoren-Gesetz 1.—
- Verhandlung u. Beschlüsse der ständigen Tarif-Commission der
deutschen Eisenbahnen u. d. Ausschusses der Verkehrs-Interes-
senten üb. Abänderungen d. deutschen Gütertarif-Schemas...** 3.—
- Völderndorff, O. Frhr. v.** Civilgesetzstatistik d. Königr. Bayern
2. Auflage 7.—
- Weissmann, F.** Die Wucher-Frage. Chur, (Kellenberger) 1.60
- Cohn, G.** Beiträge zur Lehre vom einheitlichen Wechsel-
recht. 8° 144 pp. 4 M. 80 Pf.
- Cruchon, Gst.** Des législations des actes privés et spécialement
des procurations pour plaider devan certains tribunaux
de commerce. 2 M.
- Doussaud, Alfr.** Droit administratif. Des expertises en ma-
tière de travaux publics. 4 M. 50 Pf.
- de Foville, Alfr.** La Transformation des moyens de transport
et ses conséquences économiques et sociales. Paris, 1880.
8°. XXIII. 460 pp. 7 M. 50 Pf.
- Kamp.** Die wirthschaftlich-sozialen Aufgaben unserer Zeit
auf industriellem und landwirthschaftlichem Gebiete. 7 M.
- Gianque, F.** Election and Naturalisation Laws of U. St. With
Notes of Decisions. 6 M.
- Punturo, B.** Il funzionario amministrativo. Vol. I. Della co-
stituzione e rappresentanza del Comune. 3 M. 50 Pf.
- Todd, A.** Parliamentary Government in the British Colonies. 25 M.
- A** vallás- és közoktatásügyi m. kir. ministernek a közoktatás álla-
potáról szóló és az országgyűlés elé terjesztett nyolczadik je-
lentése. (1877/8—1878/9. Egyetemi nyomda. 4. r. VIII. és 831 lap).
- A** vallás- és közoktatásügyi m. kir. minister felügyelete és keze-
lése alatt álló alapítványok és alapítványi alapok tárgyában
1877. évi január 11-én kelt legfelső elhatározással kiküldött ki-
lenczes bizottságnak Ő felségéhez intézett felterjesztése és az
arra vonatkozó tárgyalási iratok. I. füzet. (egyetemi nyomda.
4. r. 30 l.)
- A** székely mivelődési és közgazdasági egyesület negyedik Évkönyve
1879-re. Szerkesztette Buzogány Áron. (Egyetemi nyomda 8. r.
114 lap.)

NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

IV. ÉVFOLYAM.

1880.

JULIUS—SZEPTEMBER.

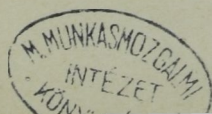
III. FÜZET.

A „SOCIALIS KÉRDÉS“.

A socialis kérdés általában. ¹⁾

A XVIII-ik század utolsó tizedeiben megindult átalakulása a politikai ügy, mint a gazdasági viszonyoknak, névszerint pedig a gyors fejlődésnek eredt gyári üzletforma, a nagy tőkének a kis tőke feletti túlnyomósága, a személy-, munka- és versenyszabadság érvényrejutása, a vállalkozó és munkás között századokon át fennállott patriarchális viszony felbomlása, [nem különben a mozgó vagyon uralmának fokozódása és a pénz- s hitelügy egészen újszerű szervezete: nem kis mértékben szolgált ugyan az emberiség anyagi ügy, mint műveltségi állapotai javítására; de másfelől egészen új, szokatlan és kényelmetlen helyzeteket is teremtett, s (valódi vagy képzelt) visszasságoknak és bajoknak vált kútfejévé, a melyek főleg a munkás és alsóbb osztályokra nehezédvén, itt-ott oly inség és nyomor

¹⁾ V. ö. az e kérdésre vonatkozó gazdag irodalomból főleg: Lange Alb. Die Arbeiterfrage (1870.). Becher: szintén (1868.), Contzen: Die Sociale-Frage (1873.). Schäffle: Kapitalismus und Socialismus (1870.), Scheel: Die Theorie der Socialen-Frage (1871.). Thornton: On Labour (1873.). Brentano: Das Arbeitsverhältniss stb. (1877.). Weiss Béla: A socialis kérdés (1870.). Wagner Ad.: Rede über d. s. Frage (1872.). Schönberg: Érték. a Tüb. Folyóir. 1873-iki köttb. és Sittl. Relig. Bedeutung der S. Fr. (1876.). Schmoller: Grundfragen des Rechts und der Volkswirtschaft (1875.). Treitschke: Die Gönner des Socialismus (1875.). Stein: Volkswirtschafts-Lehre (új kiad. 532. sk.) és Verw. Lehr. 777. sk. Villiaumé: Econ. Polit. III-dik kv. Leplay Reforme Sociale 2-ik köt. Roscher: Ansichten 2-ik köt. R. Meyer: Der Emancipationskampf des vierten Standes (1874. sk. 2-ik köt.) általában, és Laveléye több dolgozatát.



állott elő, a melynél fogva a népesség egy része emberhez illő létfeltételeitől megfosztottnak látszott. ²⁾

E mélyen menő átalakulással egykorúlag a műveltség már valamivel magasb fokán álló, emberi méltóságának elevenebb öntudatára jutott, s az élet iránt nagyobb igényekkel föllépő munkás és kisiparosi körökben a helyzetekkel való elégtelenség mind szélesb mérvben foglal helyet; hangosan kitörő panaszok és kifakadások ³⁾ mind általánosabbá válnak; a vállalkozók és munkások közti surlódások napirendüekké lesznek; a gazdasági társadalomrendben helyt foglaló osztályharcok, s nagymérvű birtokegyenlőtlenség alapján a létérti küzdelem törvénye az embervilág körébe is áthelyezkedettnek látszik; a keresetbizonytalanság a munkája után élő népességben s a mind mérgesebben jelenkező különmemű krízisek ⁴⁾ a társadalom minden köreiben folytonos nyugtalanságot táplálnak; — és így természetesen a közfigyelem e bajok és vizátságok enyhítése vagy orvoslása eszközeire irányul, s az emberiség egy új s nagy feladvány előtt látta és látja magát, az úgynevezett »socialis kérdés« előtt.

Az e tüneteknek alapul szolgáló okok és körülmények rendkívüli sokasága- és különféleségénél fogva a »socialis kérdés« szabatos fogalomhatározata igen nehéz. Így jelesen némelyek (igen széles értelmezéssel) összességét tekintik benne azon feladványoknak, melyek az egész fennálló gazdasági rend és társadalomszervezet átalakítására céloznak; mások a szerfelett

²⁾ A gyár- és műipar körében legelőbb és legmérgesb alakban előállott bajok és küzdelmek képezik az okot, hogy mi is (ugy mint a legtöbb szakember) a socialis kérdést a tudomány ezen szakaszában tárgyaljuk. A mivel kapcsolatban még arra is utalunk, hogy jelen fejtegetésekben a soc. kérdés nem pusztán az iparral, hanem az egész közgazdaság és így a többi nemzeti főfoglalkozás-nemekkel való összefüggése szerint is vétetik tekintetbe.

³⁾ A kor uralkodó pessimismusa és nyugtalankodó iránya által is fokozva.

⁴⁾ Melyek főleg napjainkban, hol az egész polgárosult világ majdnem egy nagy gyári mőhelyt, meg vásárpiaozot képez, s a forgalom minden érdeket egybefűz, s a társadalom szervezetét oly szerfelett sensibilissé változtatja: oly rendkívül érzékenyen hatók és belterjesek.

nagy birtokegyenlőtlenségből eredő bajok megszüntetésének kérdését értik alatta; ismét mások a tőke és munka közti érdekellentét- és küzdelemmel hozzák kapcsolatba, ⁵⁾ s a socialis kérdést a munkáskérdéssel (vagyis a bérelt dolgozóknak a vagyonos vállalkozókkal szemben való hátrányos helyzete javítása stb. kérdésével) azonosítják. Van továbbá egy iskola, a mely a társadalmi kérdést a közgazdasági fejlődés és a szabadság és jogegyenlőség modern fejlődési elve közt létező ellentétnek felismeréséből folyónak tekinti; ⁶⁾ végül nem hiányzik olyan sem, a mely szerint nem egy, hanem számos socialis kérdés létezik, melynek egyike az egyik, másika a másik időben nyomul előtérbe és követel megoldatást. ⁷⁾

E felfogások mindegyikében van némi igazság. Minden kornak és műveltségi foknak megvannak a maga socialis kérdései, a melyek természetesképen előállanak mindannyiszor, a midőn köz- és társadalmi állapotok nem olyanok, mint kívánnók, midőn a tényleges viszonyok ellentétet képeznek oly állapottal, minőt az emberek megfelelőbbnek tartanak, vagy társadalom-eszményként felállítanak, s a közület feladatait tekintet, ezt az ellentétet megszüntetni; úgy hogy támadhat socialis kérdés még a nélkül is, hogy a tényleges állapot igazán rosszabb lett, jelesen az által, hogy az emberek magasb társadalmi ideálokat (eldődeiknél fensőbb feladatokat) tűznek magok elé. ⁸⁾ — Szorosb értelmezésben (s a közgazdaság e

⁵⁾ Így például Stein: Hdb. der Verwaltung című művében (a 694. sk. l.) egyenesen a modern industrialismus szülöttjének nevezi.

⁶⁾ Stein (Vwirth.-Lehre 533. sk.) és Scheel id. m. 2. sk. 16. sk. l. utalva arra, hogy a gazd. életrendben megvalósított szabadság a birtok- s vagyonegyenlőtlenséget hozta elő; hogy a formai jogegyenlőség szemben a nyomor terjedésével, értéktelen; hogy a soc. mozgalmak akkor veszik kezdetüket, ha a tőkének és munkának különválása folytán tőkehatalmas és szolgai bérmunkás-osztályok keletkeznek és a munkások azt látják, hogy többé fölemelkedni vagy a tőkéssekkel megküzdeni képtelenek.

⁷⁾ Így névszerint Roscher és Schönberg.

⁸⁾ Áll ez főleg a mi korunkról, hol jog- és humanitási követeléseink sokkal fokozottabbak, gazdasági és socialis életfeladataink magasb színvonalra emeltek, és ez alapon az állam és a társadalom teendői és hivatása is sokkal szélesb értelmezésre találnak.

részbe tartozólag) a socialis kérdést akként formulázhatni, hogy azon feladványban áll: »miként lehetne az alsó s vagyontalan (legnagyobb részét bér munkás) osztályoknak, szemben a tőkés és vállalkozói osztállyal⁹⁾ való (sok tekintetben függeteg s kedvezőtlen) helyzetét megjavítani, s egyuttal az ember méltóságához illő culturai lét jótéteményeiben való részesedésük előfeltételeit létesíteni.«¹⁰⁻¹¹⁾

A kérdés ily értelemben elemzésére nézve, az I-ső Részben (főleg a 109—118-ik, valamint a 130—135-ik §§-okban) kifejtettekén kívül az alább következők szolgálnak.

A megoldás módja körüli különböző felfogások.

Szerfelett eltérő, sőt részben egyenes ellentétben álló felfogásokkal találkozunk a socialis kérdés megoldási módját illetőleg.

Igy nevezetesen: a) Van (még napjainkban is) egynémely állambölcsező,¹⁾ a ki az egész újkori iparfejlődést félszegnek és elhibázottnak tekintvén, középkorias hűbéri intézményekhez való visszatérést javasol, s a birtok-, személy- és munkamegkötöttségi viszonyok megújításában véli rejleni a társadalmi bajok legbiztosb orvosságát. — b) Némi eszmerokonságot e felfogáshoz találunk azon (leginkább egyházi férfiakból álló) írói körben,²⁾ a mely főleg vallás-erkölcsi elvek előtérbe állításával hisz a bajokon segíthetni, s jelesen a keresztény-e gyházi tanok (s ezekkel kapcsolatban a humanitás, a felebaráti

⁹⁾ Tehát nemesak a műipar-, hanem egyéb nemzeti foglalkozásokban is.

¹⁰⁾ Schmoller, Held, Brentano felfogása szerint.

¹¹⁾ Legszükebb értelemben a socialis kérdés egyenlő jelentményű a munkási bér-kérdéssel. L. Lange id. m. VI. l.

¹⁾ Így például Brandiss gróf, Krauss (Christl. Staatsprincip 1847.), azután Kosegarten, némileg Perin, s mások.

²⁾ Ide sorolandó a szellemes mainzi püspök Ketteler (Die Arbeiterfrage 1864 Die grossen socialen Fragen 1878.), a belga Perin, a dán főpap Martensen (socialismus und Christenthum 1875.), a jogphilosof Taparelli és Thiersch (Das christl. Staatsprincip); némileg Kosegarten, Rondelet (Le Spiritualisme dans l'Econ. Pol. 1862.), Villeneuve-Bargemont, Leplay és a nemes irányú munkás-barát Huber (id. munk.).

szeretet, a jóltevőség erényeinek) terjesztése-, élesztése- és követésétől vár ez irányban is boldogulást. — c) Éles ellentétben ez irányokhoz áll a socializmus, s névszerint az ép napjainkban nagymérvű izgatást megindított social-democratia hívei, mint a kik a gazdasági egyenlőség rideg elvéből okoskodva, az egész fennálló birtok- és munkaszervezetet kárhozzátják; a magánföldtulajdont, az örökségi jogot, a tőkekamatot stb. igazságtalannak nevezik; a szabad versenynek, a munkabéri viszonylatoknak megszüntetését sürgetik; a munkás népeséget a társadalom legjelentősb, s azért széles politikai szabadságjogokkal is felruházandó osztályának nyilvánítják; s mind-ezen részben radikális változtatások keresztülvitelét a lehető legnagyobb hatalommal ellátandó állam sürgős teendőjeként tűzik ki.³⁾ — d) Némí eszmerokonságban áll az imént említett iskola (mérsékeltebb híveivel) a legújabb időben érvényre törő azon felfogás, mely majd keresztény-socialis, majd állam-socialistikus irány elnevezéssel, szintén gyökeres reformokat sürget iparban, kereskedésben, vámpolitikában, hitel-szervezetben; hasonlólag erősen hangsúlyozza az állambefolyást, és a gazdasági társadalom-élet tervezetes szabályozását, a productió eszközeinek az állam általi szolgáltatását, stb. emlegeti.⁴⁾ — e) Nagy elterjedésre talált (főleg a közelebb lefolyt két évtizedben) azon iskola, mely a praktikus angolok által szolgáltatott példa és tapasztalatok nyomain haladva, a social-demokratia némely mérsékeltebb követői által követelt államsegély rendszerével szemben⁵⁾: az öntevé-

³⁾ Ez iskola fejei a radikal-demokrata Marx, Engels, Bebel, Liebknecht, s legszellemesb (bár jóval mérsékeltebb) apostola Lassalle, a kiről az I-ső Részben a 33-ik §-ban már volt szó; Franciaországban Louis-Blanc és követői; Angliában az agráriai agitátor Parnell. (L. még R. Mayer: Emancipationskampf cz. m. 2-ik köt.).

⁴⁾ Ez irány alapítójaként a napjainkban némelyektől annyira magasztalt Rodbertus ismeretes, a kiről az I-ső Részben (a 79-ik l.), továbbá a földjáradék meg a földhitelügyről szóló §§-okban már tétetett említés. Ugyane felfogáshoz hajlanak, bár önállóbb és tudományosb érveléssel, sőt részben új alapokat is vetve, Wagner Adolf (nagy kézikönyvében), Schäffle (újabb dolgozataiban), Lange Alb. a materialismus szellemes történetirója.

⁵⁾ Így jelesen Lassalle Ferdinand.

kenység és önsegély (Self-help) elvét veszi kiindulásul; az alsóbb osztályokat önerejükbeni bizásra, minden köz- vagy magán alamizsna jellegével bíró segélyzésnek visszautasítására, főleg pedig arra utalja, hogy a munkások és kis-iparosok kölcsönös segély- és támogatási intézeteket alkossanak, s szövetségi alapon törekedjenek helyzetöknek saját erejük és emberségükből való javítását eszközölni.⁶⁾ — f) Végül az ugynevezett tanszéki socialisták léptek előtérbe, kik azt tekintik feladatuknak: a társadalom gazdasági bajainak (részletező és alapos nyomozása alapján) okait és következményeit kideríteni; universalis gyógyszerek ajánlgatását elvetve, a mindenhai viszonyok és körülmények szerint legmegfelelőbb orvoslási módot megjelölni; az önsegély és közületi segély rendszereit, állami és társadalmi tevékenységet szerves összhangba hozni; illetőleg oda czéloznak, hogy a tőkések és munkások viszonya az osztó igazság és az emberiség tekinteteinek megfelelőbben legyen szabályozott; a szövetségi elv minden irányban okszerű alakban megvalósuljon; új személyi függetlenségi viszonyok képződése, valamint tőke-hatalmaskodási és gyárüzleti visszaélések akadályoztassanak, s egyidejűleg az alsóbb osztályok (erkölcsi és értelmi művelődésük fejlesztése alapján) a polgárosult élet és a cultura jótevékenységeiben való részesülésre képesekké tétessenek. Érintetlenül maradván mindez intézkedések között a fennálló birtok- és tulajdonrend, valamint a szabadság és jogegyenlőség azon nagy elvei, melyeken a modern köz- és társadalmi rend nyugszik.⁷⁻⁸⁾

⁶⁾ Ez iskola feje és apostola a német Schultze-Delitsch, a buzgó s fáradhatlan agitátor, kinek törekvéseit valóban fényes siker koronázta. Művei közül a főbbek: Arbeiterkatechismus, — Vorschussbanken und Creditvereine, — Associationsbuch für Handwerker (1857-től 1870-ig).

⁷⁾ L. ezekről az I-ső Részben a 63-ik l. Legszellemesb, de legtovább menő, sőt a socialistáknak is engedményeket tevő egyik tagja ez iskolának Schmoller, a kinek: Grundfragen des Rechts und der Volkswirtschaft cz. munkája a hírneves történész és publicista Treitschke által (Der Socialismus und seine Gönner, 1875. czimú sok tek. becses könyvében) erős bírálatnak vettetett alá.

⁸⁾ Wagner (Soc. Fr. 15. sk.) három fő irányt különböztet meg: egy reactionariust, egy radicálist, és egy reformálót.

Bírálatos jegyzetek a jelzett iskolákra nézve.

Az imént ismertetett irányok és megoldási módok bírálatos méltatásaul a következők jegyeztethetnek meg:

a) A feudál-középkorias iskola azon föltevése, hogy a munkás-osztály viszonyainak olyszerű rendezése, a mint az a kiváltságosítások, a birtok- és személyfüggetegség, a jobbágyság, és a czéhkorkorlátozás századaiban létezett, kívánatos vagy lehetséges: félszeg és semmi alappal bíró; s korunkban, a polgári szabadság és jogegyenlőség, az általános művelődés és szabad eszmeérték- és személyforgalom korában, egyenes anachronismus (nem akarjuk mondani: képtelenség) lenne. — b) Nem nyújthatja a socialis kérdés megoldását a vallás-erkölcsi iskola követeléseinek teljesítése sem, ¹⁾ a mennyiben a munkásoknak az egyháztól való elidegenülése feletti pusztá panaszkodás meddő s praktikus eredmény nélküli dolog; a mennyiben itt előkelőleg gazdasági érdekek és ügyek szabályozásáról van szó, melyek ridegebb s ömösb természetöknél fogva az emberiség és felebaráti szeretet tekinteteit szem előtt tartó hitnek és morálnak csak felette szűk és elégtelen hatályi kört engednek. ²⁾ — c) A socialisták nézetkörét illetőleg elég (ismételve) arra utalni: hogy iránylat, mely a socialis békétlenséget, a politikai fegyelmetlenséget, és az erkölcsök elvadultságát veszi célba és eszközli, mely a munkát átoknak tekinti, egyszer az állami önkényt, másszor az egyéni korlátlanlanságot hirdeti, kötelességérzetre mitsem ad, s egész felfogásában nyers anyagelviségből, kajánság- és irigységből indul ki: az oly bonyolult socialis kérdés megoldására legkevésbé alkalmas és hivatott; s hogy az emberi természettel ép úgy, mint évezredes kulturai fejlődésünkkel ellentétes terveinek megvalósítása csak a fennálló ipari és forgalmi rend gyökeres megváltoztatása (részben felforgatásával) lenne elérhető; a létező bajok és visszasságok mellett még számos új, eddig nem ismert

¹⁾ Habár e momentum nagy fontosságát félreismeri lehetetlen, l. a köv. §§-at.

²⁾ Épen úgy mint a mily lehetetlen az államszervezetet a testvériség és felebaráti szeretet elvére alapítani. (L. Kautz: Politika 3-ik kiad. 72. §.)

bonyodalmakat s zavarokat idézne elő; s az ezzel járó roppant mérvű tökerombolás s erköleslazulás folytán, a várt általános jólét helyett a közeli-életlenséget és elszegényedést szülné; s az emberiség legnagyobb kincsei: szabadság és műveltség végkép veszélyeztetve lennének.³⁾ — d) Az ugynevezett államsocialistikus irány egynémely helyes és gyakorlati tantételt állít fel; hibája azonban, hogy az industriális kérdés megoldásában az államhatalomtól igen sokat, részben még socialistikus irányzatú jog- és birtokreformokat is követel; s esetleg arra vezethet, hogy a státus-mindenhatóság, melyet ugyanis az egész újkori állam- és műveltségi fejlődés támogat, e tekintetben is érvényre jutand, s az emberekben az önerőbeni bizás helyett a kormányi gyámkodás utáni esengés mind általánosabbá válandik; nem is említve, hogy az államnak sem hivatása, sem képessége és eszközei nincsenek, hogy e követelésnek megfelelhessen. — e) Helyesb s okszerűbb a Schultze-Delitsch-féle rendszer, a mennyiben találóan utal arra, hogy a társadalmi s így gazdasági bajok elleni orvosszerek is nem mindig magunkon kívül, hanem első sorban önmagunkban, öneljárásunk megváltoztatásában keresendők; hogy a visszaságok kútforrását jórészt saját hibáink képezik, s menekülés a bajokból csak az egyéni tetterő, szorgalom, takarékoság s rokon érdekek szövetkezése stb. alapján érhető el. Mely irányban nagy érdeme ez iskolának az, hogy reformeszméi positiv s üdvös hatású intézmények (iparszövetkezetek, népbankok, fogyasztási és termelési társulatok stb.) egész sorozatában megtestesülve állanak előttünk. Kifogásolandó azonban e rendszernél is névszerint az, hogy világnézleti látköre nem eléggé tág és egyetemes; az állam hivatásáról felfogása majdnem a kiesinylésig megy; a laissez-faire elvet túlzásig viszi, s nem tartja eléggé szem előtt azon számos esetet és körülményt, a melyben

³⁾ Jól mondja azért Roscher: Es ist eine für alle Kenner der Volkswirtschaft ausgemachte Sache, dass die Gütergemeinschaft (s hozzátehetjük: die socialistische Gesamtwirtschaft) dem Volkwohlstande ebenso verderblich sein müssen, wie der Volksfreiheit und der Volksbildung. Vagy talán: a kaszánya, a dologház, az is p o t a, stb., melyek megannyi rokonformációk a socialisták által tervezett intézményekhez, oly e s z m é n y i dolgok, a melyekért rajonghatni! ?

a közbatalom társadalmi ügyekben, közérdekből, s mert csak ő rendelkezik a kellő hatalommal: activ föllépés-, segélyzés- és támogatásra egyenesen utalt és hivatott s hogy az önszegély mint kérlelhetlenül érvényesített elv, gyakran nem volna más, mint a gyöngéeknek az erők általi elnyomása, vagy az önhibájukon kívül gyámoltalanoknak létveszélyeztetése stb. — f) A mi végre a kathedra-socialistákat illeti, ezek felfogása különösen komoly tudományos épen úgy, mint praktikus iránya, valamint emberességi tendenciáinál fogva kiváló figyelemre érdemes, a megoldás sok positiv elemeit tartalmazza, s az ellentételek kiegyeztetésében is szerencsés. Hibáztatható azonban követői egy részénél az, hogy elvi formulációkban és positiv reformköveteléseikben a kellő határokon túlmennek: nem mindig tartják szem előtt a fennálló jog- és birtokrendet meg a gyakorlatilag kivihetőt; a vagyontalan osztályokban teljesíthetlen vágyakat ébresztenek, a birtokegyenlőségi elvet oly erősen hangsúlyozzák, hogy socialistikus következtetésekre való áttérés majdnem kikerülhetlen.

A megoldás egynémely irányelve.

A socialis kérdés fölvetése korunkban nem jele hanyatlásnak vagy visszaesésnek, hanem annak, hogy a vágy és törekvés, az emberiséget anyagilag úgy, mint műveltségileg magasabb polcra juttatni, mind általánosabbá és intenzívebbé vált; társadalmi és gazdasági eszményeink magasbak; az emberiségi és állami feladataink és kötelességeink felőli nézetek nemesbek, és világlátkörüink szélesebb. ¹⁾ Bizonyosság továbbá arra, hogy a különböző irányban megzavart társadalmi súlyegyen helyreállításának szüksége mélyen s általánosan éreztetik, s öntudatosban mint valaha, kerestetnek a módok és eszközök, hogy az ez állapottal járó bajok orvosoltassanak, s különösen a kitorófélben levő osztályharcz tőkések és munkások közt elháríttassék, s a fenyegetett socialis béke tartósbb biztosítékai találtassanak.

¹⁾ L. Schö n b e r g : Sittl. Bedeutung 6. sk. B r e n t a n o : Arbeitsverhältnisse 74. sk.

A történelem figyelmesb szemlélete arról győz meg, hogy minden nagy vivmány, minden jelentősb haladás az emberiség életében, csak nagy szenvedések árán szereztethetik meg; továbbá, hogy ²⁾ az idők folyamában a rend pedantériává, a szabadság szabadossággá szokott elfajulni, s mindig új meg új feladatként áll elő a megkövesült rendbe szabadságot, s a fejetlenségbe rendet hozni, a mely törekvés és küzdelmek lefolyása ép nem egyéb, mint az emberiség történetének menete; végre arról is, hogy ³⁾ míg a népek a felsőbb műveltség-polczhozi emelkedésben vannak, e polcznak minden elemei és alkotványai alulról nézve rózsaszinben jelenkeznek; a mint azonban a polczra felértünk, csakhamar arról győződünk meg, hogy zavartalan boldogság a földön nincsen; mely alkalommal azután könnyen elfeledik az emberek a régi állapot nyomasztóságát s túlozzák az újnak súlyos voltát; sőt mi több, a rövidlátók és kislelkűek rögtön azon tanácssal állanak elő, hogy az elért polczot oda kell hagyni, — oly tanács, melynek félszege csak kivihetetlensége által méretik fel; midőn inkább minden erő megfeszítésével oda kell hatni, hogy az elért magasb cultur-fok jó oldalai minél teljesb kifejlésre és érvényre juttassanak, s az új bajok és visszasságok ugyanezen magasb műveltségi fok által nyújtott hatályosb és tökéletesb eszközökkel leküzdettessenek.

Gazdasági bajaink legtöbbnyire túlzottan sötét színben tüntettetnek fel, s nem vétetik eléggé figyelembe, hogy anyagi közállapotunk egészben és részletekben szemlélve, hasonlíthatatlanul jobb és megfelelőbb, mint a történelem bármely egyéb előbbeni szakában bármikor és bárhol is vala. Megfelel ez különben korunk pessimistikus irányának, másrészt az sem vehető tagadásba, hogy individualistikus jellegű közgazdasági rendszerünk félreismerhetlen iránylatot tanúsít a birtok- és jövedelem-megoszlás aránytalanságát fokozni, s hogy gazdasági társadalom-viszonyaink fejlődése, legalább több tekintetben, erre gravitál; a népesség egyes osztályai közt kétségtelen érdekkollísiók is léteznek, s különösen azon gyakran

²⁾ Mint Göthe is már oly találóan megjegyzi.

³⁾ Roscher helyes állítása szerint.

hangoztatott tantétel, hogy a gazdasági életben az érdekek összhang önmagától és mintegy természetszerűen áll mindig elő: csak igen nagy megszorítással fogadtathatik el. — Következik innen, hogy az állam és társadalom a mutatkozó bajok gondos megfigyelésére és kinyomozására, másrészt az orvosló és enyhítő szerek fölkeresésében és alkalmazásában folyton éber, erélyes és tervszerű tevékenységre utaltatnak; hogy minden kerülendő lesz, a mi az érdekelletéket elmérgezhethetné, s a közület egész ereje esetileg felhasználandó, ha a baj mérveivel szemben az egyéni és társulati erőfeszítés hiúnak bizonyulna. Nem is érintve, hogy valamint (polgárosult államokban) minden egyes mondhatnók véghetetlenül lekötöztetettje a társadalomnak az ettől folyton vett kulturai javak és előnyökért: úgy viszont némi erkölcsi összfelelősség is áll fenn mindig a közületre nézve az összállapotért, a mely az általános népfejlődés- és államrendnek eredménye, s a melynek ezer meg ezerféle hatásai és befolyása alól magokat az egyesek kivonni sohasem képesek.

Ezek alapján, közelebbről, a következőkre utalhatni:

1-ör. Súlyos bajok és nagy visszasságok csak sok és különböző oknak lehetnek következményei, s azért ne reménykedjünk, hogy a társadalmi kérdés mintegy egy csapással, rövid idő alatt, s egyszerű eszközökkel lesz megoldható.⁴⁾ — 2-ör. Absolut s teljes megoldás, vagy csodákat mívelő panaceák segélyéveli megoldás nem várható; hanem csak olyan, a mely a viszonyok és helyzetek különféleségének megfelelően, különböző orvosszerek tapintatos alkalmazása mellett, és a társadalom minden elemeinek és tényezőinek egész erőből, határozott akarattal s sok önmegtagadással járó összműködése alapján jó létre. — 3-ör. Tartós és megnyugtató eligazodás csak az lesz, a mely (távol minden utopistikus szédelés és félszeg előföltévésektől) az ember és a társadalom természetére, a történelem tanúságai- és századok szentesítette alkotványaira, valamint a cultura elért vívmányaira alapittatik; továbbá a

⁴⁾ Félszeg azért Engel-nek azon állítása (mikor a nyerrészesülési elv megvalósulását látva felkiáltott), hogy ime! meg van oldva a társadalmi kérdés.

mely nem felforgató czélzatokból indul ki, hanem békés értesülést és érdekkiegyeztetést keres. — 4-er. Ha teljesen kielégítő megoldás nem is érthetik el: igen sok lesz elérve már akkor is, ha a társadalom különböző osztályai (s főleg vállalkozók és munkások) közt létező idegenség (részben ellentét) enyhítettik; a véletlennnek uralmát (főleg az alsóbb osztályok tekintetében) mind szűkebbre szorítani sikerül; s az általános jólét- és műveltségi színvonal magasbra emelésével a társadalom minden tagjára nézve az emberies lét előnyeiben való részesedés terjed és könnyebbé válik.⁵⁾

A kérdés politikai oldalát illetőleg: a megoldásnak az újkori állam- és társadalomrend formai alapzatát képező szabadság- és jogegyenlőség elvéből kell kiindulnia; nem szabad veszélyeztetni egyet is azon nagy rendszabályok és intézmények közül, melyeket századunk törvényhozása a személyi szabadság biztosítására, a törvény előtti egyenlőség megvalósítására, a vagyonnal és munkaerővel való szabad rendelkezési jog tekintetében megalkotott;⁶⁾ szóval az igazi (a szó teljes értelmében vett) jogállam szellemével és követeléseivel legyen összhangzó. De másfelől figyelemmel kell lennie arra is, hogy emberi közületek bizonyos rend- és autoritativ szabványok nélkül fenn nem állhatnak,⁷⁾ hogy a szabadság és az individualismus magában véve elégtelen, s valóban eredményes alkotásra csak úgy képes, ha önmagában és kívülről jövő mérséklő és szabályozó korlátokhoz fűződik, a fejlődés és mozoghatás elég tág körét biztosító renddel párosul. — A mik szerint a socialis kérdés megoldása sem a despotismus, sem az anarchia útján nem lesz eszközölhető;⁸⁾ egyedül biztos módját a békés újítás, a reform, mely se nem visszaesés, se nem megállapodás, se nem felforgatás, képezi; s minden olyszerű törekvés, a mely ettől eltérő irányba akarja azt

⁵⁾ L. Schmoller: Grundfragen des Rechts stb. általában.

⁶⁾ Tehát semmiféle visszafejlesztés (Rückbildung), mint egynémely hirneves német író napjainkban hangoztatja.

⁷⁾ L. Marchet: Gewerbl. Gesetzg. Előszó; és Brentano: id. m. áltb.

⁸⁾ L. Laveleye: Demokratie und Socialpolitik 24. sk.

terelni, hiu és sikertelen maradand.⁹⁾ — Az állam feladatát különösen illetőleg, ez azon szabályelvek szerint lesz meghatározandó, melyek a közhatalomnak gazdaság-politikai eljárására nézve általában irányadók,^{10–11)} s itt még csak az oly sokat emlegetett önszegély- és államszegélyre nézve emelendő ki az, hogy e kettőnek ellentétbe helyezése határozottan hibás és félszeg,¹²⁾ a mennyiben magában véve egyik sem elégséges és célravezető; egyik folytonosan a másik által való kiegészítésre szorul; az állam az egyéni és társulati működésben, az egyének és társulatok az állam védő és támogató eljárásában találják fel a siker biztosítékát.^{13–14)}

Az oly gyakran emlegetett birtokegyenlőtlenséget, mint a társadalmi kérdés egyik kiválóbb mozzanatát, tekintve,¹⁵⁾ nem szenved kétséget, hogy¹⁶⁾ oly közállapot, hol

⁹⁾ Hogy e szerint azon kormányforma is lesz a soc. kérdés megoldására nézve a legkedvezőbb, a mely rendet és szabadságot, autoritást és individualitást legjobb összhangba hoz, tudniillik az alkotmányos képviselői monarchia: magától értetik.

¹⁰⁾ Szellemes elemzések Schöffle: Kapitalismus 615. sk. s főleg Treitschke-nél: Gönner der Socialismus 36. sk.

¹¹⁾ Formai tekintetben utalandó arra még, hogy két iránybani túlzástól különösen óvakodjék mindig az állam: ugymint a quietistikus közömbösségtől, — és az igen is buzgó rendszabályozástól; másfelől arra, hogy föltétlenül indokolt és helyeselhető lesz a közhatalom activ föllépése ott, hol az összesség érdekében levő valami feladat a magokra hagyott egyesek és társadalom által vagy épen nem, vagy csak hiányosan és rosszul teljesíttethetik.

¹²⁾ L. Schmoller: Kleingewerbe 695. l. Wagner: Sociale Frage 11—12. lap.

¹³⁾ L. az előbbeni §-ban erre vonatkozólag mondottakat.

¹⁴⁾ Szükségtelen emliteni, hogy e formula alapján az ugynevezett (egyéni) önfelelősség kérdése is elveszti azon élességet, a melyet neki egyebek közt Lassalle adott, azt állítván, hogy a juridikai téren egész mértékben áll az önfelelősség elve, mert mindenki csak saját tettei következtől függ; de a gazdaságban nem, mert itt az egyén töle egészen független elemek és conjunkturák uralma alatt áll. L. még Schöffle: Kapitalism. 362. sk.

¹⁵⁾ L. a jelen munka I-ső Részében a 130. sk. §§., továbbá Schmoller: Grundfragen 61. sk. 83. sk. és Treitschke: Gönner 8. sk., 40. sk., 70. sk.

¹⁶⁾ Mint már Plato és Aristoteles kiemelték.

csak gazdagok és szegények léteznek, a tőkés és a munkásosztály ellenséggként áll egymással szemközt, s semmiféle közös érdek által sem fűzetik egybe, vagy hozatik közelebb egymáshoz: ¹⁷⁾ igen sok veszélyeket rejt magában, s hogy felhasználó minden okszerű mód ez ellentétek lehetőleg kiegyeztetésére. De ép oly tagadhatatlan másrészt az is, hogy a létföltételek bizonyos egyenlőtlensége a haladás egyik rugója és emeltyűje; ¹⁸⁾ hogy a mióta embereket társadalmi állapotban találunk, az egyenlőtlen birtok és jövedelem mindig egyik forrását képezé a szabadságnak, a cultura és az anyagi és erkölcsi fejlődésnek; hogy a polgárosult közületekben nem a gyengébbeknek az erősebbek általi kizsákmányolása, hanem kölcsönös vevés és adás képezi a szabályt; s hogy eltörlése ez egyenlőtlenségnek, az állapotok nivellirozása, s az emberi haladás és tökélyesedés veszélyeztetésével járna. Nem is említve, hogy ép maga a szabadság és jog-egyenlőség elvére állapított közületi rendünk is sok segéd-eszközt nyújt arra, hogy számos függetlenebb középállásu existencia képződhetik, s a gazdasági élet ridegségei enyhíthetnek; másrészt oly fejlődést támogat, a mely egyenes ellen-súlyozására szolgál az egyenlőtlenséget előhozó iránylatoknak. ¹⁹⁾

¹⁷⁾ Tehát mint már a görög világról Plato (Államának 4-ik kvb.) mondá: »az állam tulajdonkép két államot foglal magában, a gazdagokét és a szegényekét.« Rómáról Lange: Allerthümer (3-ik kiad.) I. köt. 593. l. Lásd Laveleye: Democratie 24. sk. és Ureigenthum cz. munka bevezetését.

¹⁸⁾ L. Treitschke: id. k. 40. sk. Brentano: Arb. Verhältniss 310. sk. Mehring: Socialdemokratie 209. l. és Wagner: Pol. Oek. I. köt. 153. sk. l.

¹⁹⁾ Ugy hogy azok, a kik ma fentebb állanak, le is szállhatnak, és a kik lent, azok fölemelkedhetnek. A mivel kapcsolatban utalhatni Riehl-nek es sok igazat rejtő állítására: »Die natürlichen Gesetze des Erwerbs und Besitzes, des Erfolges und Arbeitsgenusses wirken in unserer historischen Gesellschaft unendlich gerechter, als es der weiseste Salomo vom Richtersthule herab jemals zu wege brächte.« (Deutsche Arbeit 235. l.) De még arra is, hogy a közhatalomnak a birtok-megoszlás rendjébe való belenyulása csak igen-igen szerény mérvekben lesz helyén, mert különben a vállalkozó szellemet és a takarítást meglankasztaná, sőt a nép véleményében a jogfogalmak teljes megzavarodására is szolgáltatna okot.

Egyébiránt a vagyon és jövedelem e természetszerű és kikerülhetetlen egyenlőtlensége a társadalom sorskegyeltebb osztályaira nagy és fontos kötelességeket is hárít; a kötelességet az »egésznek« érdekében áldozatokat hozni; fölöslegeikből a gyámoltalanoknak juttatni; az alantabb állók irányában emberiesb, résztvevőbb magaviseletet tanusítani.²⁰⁾ Mindezek mellett, magától értetlik, tartós és általánosb megjavulása az anyagi közállapotnak csak úgy lesz lehetséges, ha a gazdasági produktivitást folyton fokozni és fejleszteni sikerülend; — az emberiség békés munkássága, kereskedelmi érintkezései, gazdasági és üzleti törekvéseiben állami rázkódtatások, forradalom, háború, tartós krízisek által fel nem tartóztatatik; — az államok nagyon is költsékes, kiadások és bevételek közt arányt nem tartó, s adósságot adósságra halmozó háztartásviteli módjukkal felhagynak; — a közadók már-már elviselhetlenné vált mérvét magok után vonó óriási hadseregek tartásának rendszere megszoríttatik, s szerényebb mérvekre vezetetik vissza.

A socialis kérdés nem egyedül gazdasági-anyagi, hanem (némely tekintetben) ethikai kérdés is, s azért sokat tehet megoldásának könnyítésére a vallás-erkölcsi elveknek a nép minden rétegeiben való ápolása és érvényesülése. Biztosítéka lesz ez ugyanis a tisztább családi életnek, a sikeresb gyermeknevelésnek, élénkebb kötelességi érzet kifejlésének, az egész erkölcsi közállapot megjavulásának, nemkülönben annak, hogy a munkakedv és szorgalom, takarékoság és gazdaságosság a társadalom minden rétegeiben s főleg azokban, a melyeknek létele előkelőkép anyagi munkán alapszik, teljesb mérvben foglaland helyet.²¹⁾ — Így azután joggal mondhatni, hogy a

²⁰⁾ L. Wagner: id. h. 10—13. l. és Meitzen: Die Mitverantwortlichkeit der Besitzenden für das Wohl der Arbeiterklassen (1876.).

²¹⁾ Nem is említve, hogy (mint a különben rideg és realistikus irányú Treitschke megjegyzi) a tiszta erkölcs- és valláselvek az alsó osztály kedélyvilágában az igazi s majdnem egyetlen ideális hatalom; hogy innen merit a sorslátogatott ember erőt és vigaszt a szenvedésekben; hogy a vallás a napjainkban annyira elharapódzó nyers materialismus egyedüli ellensúlyozója; s hogy nem fölösleges untalan arra figyelmeztetnünk, hogy az igazi életöröm és boldogság nem épen a vagyonosság-

nagy feladvány megoldása csak úgy sikerülhet, ha nem elszigetelten egyik vagy másik szempontból, hanem a társadalom minden erkölcsi tényezőinek és feladatainak figyelembevételével és összehatása alapján kísértetik meg; a mint a történelem is bizonyítja, hogy az alsóbb osztályok helyzetének igazi megjavítása még mindenkor csak az összes gazdasági, műveltségi és állami élet föllendülésével kapcsolatban és egyidejűleg történt.²²⁾

Az állam teendői a socialis kérdés megoldására czélzó feladatkörben különösen.

Két csoportba foglalhatók az állam és törvényhozás e részbeni teendői, a szerint, a mint az illető intézkedések egyenesen és közvetlenül állami feladatot képeznek és a köz-hatalom által létesítendőek: avagy olyanok, hogy a társadalom és az érdeklettek kezdeményezéséből indulván ki, az állam részéről csak alaki (jogi, policziai stb.) szabályozást, vagy támogatást nyernek.

Ezt szem. előtt tartva, s figyelve arra is, hogy nagy része a felsorolandó intézkedéseknek az iparügyi érdekek általános előmozdítására is szolgál, a következőkre utalhatni: *a)* Első és főteendő az állam részéről megállapítása és szoros kezelése azon jogszabályoknak, melyek a vállalkozók és munkások közti viszonyt, s az innen folyó (mindkét iránybani) kötelességeket és követeléseket meghatározzák; az egyesülési és gyülekezési, telepedési és költöztési szabadság biztosítására szükségesek; az iparüzlet, a műhelyi és gyári rendtartás, a hatósági felügyelet, a vállalkozó kezesség, a munkabér és munkaidő stb. tekintetében követendő elveket tartalmazzák. — *b)* Ügyeljen szorosán az állam arra, hogy a

ban, s anyagi javak bő mérvbeni birtokában rejlik. (L. id. műv. 32. sk. 130. sk. 1.) L. még Schönberg id. ért. és Brassay: Lectures on the labour-question (2-ik kiad. 1878.), kik szintén súlyt helyeznek a vallási momentumra.

²²⁾ Az itt mondottak szerint a feladvány megoldására czélzó intézkedések leghelyesebben akként vétethetnek szemügyre, a mint azok vagy előkelőleg az állam és a törvényhozás, — vagy pedig a társadalom és az érdekletteknek magoknak feladatkörébe esnek.

gyáraknak mind felállításában, mind belüzletében mindaz kerül-
tessék, a mi által a közbiztosság, az egészségügy, a munkások
testi épsége és erkölcsi élete veszélyeztethetik. — Kötelezze
továbbá az állam a nagy vállalkozókat bizonyos gyári rend-
tartás behozatalára s ehhez való szigorú alkalmazkodásra.
Igy névszerint erélylyel örködve a munkaszerződési fel-
tételeknek mindkét részről való pontos teljesítése fölött,
megtiltandja a gyárnokoknak munkásaikat készpénz helyett
terményekben kifizetni (a mi rendszerint nagy visszaélésekkel
jár), (Trucksystem); továbbá oda hatand, hogy szerződés-
megszegések egyik részről se foglalhassanak helyet, illetve
komolyan fenyegettenek; peres esetekbeni ítélethezásra
nézve pedig gyár- és iparbíróságok szerveztessenek és
járhassanak el. — Nem engedheti meg végül az állam, hogy a
még meg nem szolgált munkabérre lefoglalás
intéztethessék, mert ily módon a könnyelműbb hitelezés a mun-
kások irányában korlátoztatik, s az utóbbiak egyúttal szívtelen
pénzemberek zsarolásai ellenében megvédelmeztetnek. — c) Kü-
lönös figyelem tárgyát képezze az államra nézve a nőknek
és gyermekeknek gyárakbani alkalmazása; mire
nézve elég megjegyezni azt, hogy legkívánatosb lenne ugyan,
ha e mindkét rendbeli elem a gyárban foglalkodtatástól egé-
szén távol tartathatnék; miután azonban ez (főleg intensivebb
fejlettségű s igen sűrű népességgel bíró iparállamokban) alig
érhető el, gondoskodják a törvényhozás arról, hogy mind a
női-, mind a gyermekmunka, ez utóbbi sajátos természetének
megfelelőleg szabályoztassék, kellő ótalomban részesüljön, s
mindenekelőtt kimondassék az, hogy asszonyok és gyermekek
(utóbbiak például 12 éven alul épen nem, azontúl pedig csak
bizonyos rövidebb ideig, éjjel pedig soha, vagy csak kivételkép
s engedély folytán) ¹⁾ foglalkodtathatnak gyárakban. — d) Mind-
ez irányokban fontos s alig nélkülözhető institúció az ügy-
nevezett gyár- és iparfelügyelőség (Fabriks- und Ge-
werbeinspektoren), mely állambatósági közegként a gyári rend-
szabály megtartására, a vállalkozók és munkások törvényekkel

¹⁾ L. még Scheel: Die Frauenfrage (1874.) és Stein: Die Frau auf dem Gebiete der Nat. Oekonomie (1875.).

meg vagy meg nem egyező magaviseletére, az iparüzleti policzia köréhez tartozó minden mozzanatokra felügyel, szakadatlan ellenőrséget gyakorol, és az államot minden e körbe tartozó jelenségek, tapasztalatok és szükségesek fölött tájékozhatja. — e) Nagy szolgálatot tehetnek az iparügynek a legújabb időben tervezett s itt-ott már életbe is léptetett egyeztető hivatalok (Einigungsämter), melyek nem tulajdonképeni jogvitás esetekben, hanem akkor bivatvák (és pedig a felek beható kihallgatása stb. alapján) eljárni, ha a munkaadó és munkafogadó körében (péld. a bér, külön teljesített munka, foglalkozási idő stb. iránt) kétségek és érdekcollíziók merülnek fel; s egyebek közt azon előnyt nyújtják, hogy különben beállandott mindkét félre egyaránt káros surlódásokat, péld. strikeket elhárítanak. Ez egyeztető hivatalnak (vagy jobban kamarának) azonban nincs államhatósági jellege, a felek szabad választásából veszi mandatumát, és azért executivhatalmat sem gyakorolhat. — f) Tulajdonképeni jogszérelmi esetekben való ítélethozatalra leghelyesebb lesz (a kereskedelmi bíróságokhoz hasonló) külön iparbíróságok felállítása; ²⁾ és pedig akként, hogy az elnököt az állam rendelné ki, a tagok pedig az ipartestületek és munkásegyletek szabad választása alapján kijelölt egyénekből álljanak. Az iparbíróság határozatai (bizonyos értékösszegig) felebbezhetlenek legyenek, maga az institúció pedig az egyeztető kamarákétól élesen megkülönböztetendő, a mennyiben nem társadalmi mozgalmak- és érdeksurlódásoknak, hanem a rideg jognak és jogszolgáltatásnak organumai és képviselői. — g) Ott, hol az iparosi körökben saját érdekeik egységes és összpontosított képviseletére hivatott társulatok önkezdemenyezés útján nem létesülnek, helyesen tesz az állam, ha e nagyfontosságú ügy területenként és mintegy közvetlen gondozására iparbizottságokat létesít, a melyek szakférfiak- és érdeklettekől egybealkotva, az iparos oktatás és segélyzés intézése, iparbíróságok alakítása, szakvélemények előterjesztése, a hatóságok eljárásának támogatása stb. körül fejtenek ki tevékenységet. — h) Nem kis

²⁾ L. E b e r t y: Die Gewerbeberichte und das gew. Schiedgerichtswesen (1869.).

mértékben járuland az állam az alsóbb osztályok anyagi helyzetének könnyebbitéséhez célirányos adórendszer, névszerint pedig az által, ha a közvetett adók azon nemeit, melyek lefelé súlyosabban hatnak, illetőleg elsőrendű életszükségletekre irányulnak, mellőzi. ³⁾ — i) Fontos feladata lesz ezeken kívül az államnak az iparoktatás és képzési ügy érdekében a kellő tanodák, intézetek és gyűjtemények előállításáról gondoskodni; a munkásoknak egyletek, munkáslakházak stb. létesítésére célzó törekvéseiket (a mennyiben azok socialistikus vagy egyáltalában rend- és törvényellenes célzatoktól távol maradnak) gyámolítani; vállalkozók részéről elkövetett visszaéléseket, hatalmaskodást szigorúan fenyíteni; s egyáltalában mindent kerülni, a mi az alsóbb osztályok még lejjebb nyomására vezethetne, avagy az államot a vagyonosok érdekébeni részrehajlóság és igaztalanság színében tüntethetné fel. ⁴⁾

³⁾ Azon kérdésre: vajjon nem bir-e az állam financiaiális gazdaságában a közczélok megvalósítására szükséges javak beszerzésén és alkalmazásán kívül még valami más rendeltetéssel is, s jelesen: nines-e hivatva adópolitikája által a társadalom vagyon-megosztási viszonyaira is céltudatosan befolylni: e kérdésre a »Pénzügytan«-ban adjuk meg a választ.

⁴⁾ Ez egész §-ra nézve l. Stein: Handb. der Verwaltungslehre 742. sk. és 828–882. l. Marchet: Die Aufgabe der gewerblichen Gesetzgebung. Brentano-nak fent idézett két munkáját: Arbeitverhältniss és Arbeiterversicherung. Schönberg: Sittl. Rel. Bedeutg. cz. ért. Thornton: On Labour cz. m. Schöffle: Kapitalismus többh. Hack: Ért. a Tüb. Zeitschr. 1867-iki folyamb., valamint a »Schriften des Vereins für Socialpolitik« cz. nagybecsű monographiákat.

KAUTZ GYULA.

(Mutatvány szerzőnek sajtó alatt levő teljesen átdolgozott
»Nemzetgazdaságtanából.«)

A MAGYAR DÉLNYUGOTI VASUT HELYES IRÁNYÁNAK MEGVÁLASZTÁSA.

A »Nemzetgazdasági Szemle« 1879. évi II. füzetében, valamint a »Vasuti és közlekedési közlöny« m. é. 32.—40. számaiban is »A budapest-zimonyi vasut« czim alatt közölt tanulmányom alapján a Duna-jobbparti vasut megvalósítása érdekében a jobbparti megyékben örvendetes mozgalom indulván meg, most midőn a jobbparti vasut terve concretabb alakot kezd öltetni, hivatva és feljogosítva érzem magamat ezen fontos ügy jelen állásához hozzá szólni s bővebben kifejteni azon indokokat, melyek műszaki szempontból engemet az idézett tanulmányomban javasolt irány ajánlására birtak.

Annyival inkább indittatva érzem magamat az akkor és most előttem lebegett eszmék kifejtésére, minthogy időközben a kérdésbenforgó vasut kivitele két külön érdekeltség által más-más irányokban szándékoltatik, értem a pécsi és a tolna-megyei érdekeltet, kik az előmunkálatokra az engedélyt a kormánytól már meg is nyerték.

Lényegében a két érdekeltség által proponált irány egymástól nem nagyon különbözik ugyan, de kivitelében ezen vasut könnyen oly alakot ölthetne, melynek következtében az üzemnek nagy nehézségek gördítettén elébe, — a kitűzött czél, a mely szerint ezen vasut állambiztosítás vagy támogatás nélkül lenne építendő, könnyen meghiúsulhatna.

Ha már általában sajnálatos, hogy egy és ugyanazon vidék lakosai egy bizonyos vasut létrehozatalában megegyezni nem tudnak, — ugy kültámogatás nélkül építendő pályák életbe léptetése körül a secessio a vállalatra csakhamar végzetteljessé válhatik.

Midőn műszaki tapasztalatok alapján, egy és ugyanazon cél felé törekedő különböző irányú vasutak közül a leghelyesebb iránynak kiválasztására útmutatást adni szándékom, egy-szersmind a fentebb jelzett végzetes szakadást is célom meg-gátolni.

Melőtt azonban áttérnék a két érdekelttség által javasolt vonalirányok közelebbi jellemzésére, szükségesnek és tanulsá-gosnak tartom az ezen vasut létesítése körül megindult mozga-lomra, annak fejlődésére és végmegállapodásaira visszatekinteni.

Pécs városának felhívása folytán Baranya-, Tolnamegye és Pécs városa érdekelteinek küldöttsége múlt év december hó 3-án a kormányelnöknél és a közmunka- és közlekedési ministernél tisztelegvén, egy emlékiratban az iránti kérelmüket adták elő: »miszerint a kormány hathatós támogatása mellett, Budapestről kiindulva, a Duna jobbpartján délnyugoti irányban egy oly vasut létesíttessék, mely midőn első sorban a boszniai és fiumei csatlakozásokat közvetitené, egyidejűleg a Duna jobb partján fekvő, államgaranciát élvező vasutakat felmentse a déli vasut hatalmi köréből s a nevezett megyék, valamint Pécs és Eszék városok érdekeinek is szolgáljon.«

Ez volt röviden tehát azon értekezlet programja, mely a »magyar délnyugoti« vasut létesítését tűzte ki felada-tául. Az érdekelttség kebeléből 30 tagból álló központi bizott-ságot küldött ki, mely bizottság a további intézkedések meg-tételére hatalmaztatott fel.

Ezen bizottság mindenekelőtt hivatva volt a kérdésben forgó vasut azon irányát megállapítani, melynek alapul vétele mellett, az előleges engedély a vonalozási munkák megkezdésére kikérendő lett volna.

A központi választmány pécsi és baranyamegyei tagjai m. é. december hó 21-én Pécsen tartott ülésében, a vonal iránya tárgyabani javaslattétel végett egy szűkebb szakértőkből álló bizottságot rendelt ki.

Ezen szakértői bizottság feladatának megfelelően, a vonal iránya és valószínű építési költségei feletti javaslatát, egy, a napi sajtó s különösen a »Vasuti és közlekedési közlöny« f. é. február hó 6-iki 16-ik számában egész terje-delmében közölt emlékiratban fektette le, mely javaslat a köz-

ponti választmány pécsi tagjai által egész terjedelmében elfogadtatott.

A többször említett albizottság két vasutvonalat proponál és pedig akképen, hogy mind a kettő Üszöghről kiindulva, a Mecsek hegységen át Simontornyán keresztül egyenes irányban Budapestre haladjon. Az első terv szerint a létesítendő vasut az üszöghi állomásból kiindulva, Hosszú-Hetényen keresztül akképen vezettnék, hogy az a kárász-köblényi határban a duna-drávai pályát átszelve, Csibrák körül a Kaposvölgyét elérve, és innét Simontornyán át Budapest felé egyenes irányban haladva, a budapest-kelenföldi állomásba szakadjon.

Miután azonban az albizottságnak magának aggodalmái voltak a felett, hogy valjon ezen I-ső s előtérbe tolt irány kiviteli nyomjelzésénél nem fognak e »felülmúlhatlan és elkerülhetlen« nehézségek és akadályok felmerülni, miúgyjárt a II-ik alternatív variánst is felvette javaslata keretébe.

Ezen II-ik tervezet szerint a vonal Üszöghből kiindulva, Hosszúhetény, Pölöske, Dombóvár s a Kaposvölgyén keresztül Csibrák és Simontornyán át vezettnék Budapestre. Az eredetileg alakult 30-as nagybizottságnak, ezen a tolnaiak megkérdése és meghallgatása nélkül megállapított irány f. év márczius hó 10-én Budapesten tartott ülésben, mint concret javaslat muttatott be s ezen bizottság pécsi és baranyamegyei tagjai által, Horváth Boldizsár, mint az Eszterházy hercegi javak zárgondnokának, a végrehajtó bizottsághoz benyújtott azon alternatív javaslatával fogadtatott el, hogy a vasut Dombóvártól nem a Kaposvölgyén vezettessék keresztül, hanem az Tamásin át a Koppán völgyében Pinczehely mellett vitessék Simontornyáig.

Tolnamegye képviselői látva, hogy ezen indítvány elfogadása által érdekeik kijátszának és a tervezett vasut elvesziti internacionális valamint közérdekét, — s megmaradva az eredeti programmon, elváltak a pécsi érdekeltektől és egy új érdekeltséggé alakultak által, mely egy Budapesttől Budaörs, Adony, a Sárvize mentén Sárbogárd, Simontornya, Szegszárd, Mohácson át Baranyavárra vezetendő első rangú fővonal, továbbá pedig a fővonalból Simontornyánál kiágazó és Dombóvárig vezetendő szárnyvonal építése által kívánná a »magyar délnyugoti« vasutat létesíteni.

Mind a két érdekelttség az előzetes lépéseket megindította, a mennyiben az előmunkálatokra az engedélyt magának megnyerte.

A pécsi érdekelttség két tervezetének közelebbi megvizsgálásánál azonnal szembe ötlük, hogy azok mindegyike egyrészt nem felel meg az érdekelttség által vallott és a kormánynak átadott programban kifejezett törekvés több cardinális követelményének, — míg másrészt azok elhanyagolják az éppen ezen program alapján közös actióra egyesült érdekeltek tetemes részének jogosult és méltányos igényeit.

Mindenek előtt megmagyarázhatlan, hogy miután az albizottság javaslatában az I-ső tervezetről szóról szóra azt mondja: »Tekintve azt, hogy ezen pályát, mint helyi pályát, hosszúra nyújtani nem czélunk, hanem hogy az mint átmeneti pálya Bosznia és valamikor talán az Aegei tenger felé lesz hivatva a forgalmat közvetíteni, már rövidségénél fogva is, mint fővonalat kell elismernünk«, — hogy miért iparkodik ezen vasutat Bosznia felé a Duna völgyében haladó egyenes és legrövidebb, akadálytalan irányától elterelni, s annak az által, hogy az a pécsi hegyláncnak ok nélkül neki vezettetik, saját szavaik szerint »talán felülmulhatlan és elkerülhetlen nehézségeket és akadályokat utjába gördíteni«. Különösen megmagyarázhatlan ez akkor, midőn ez által Bosznia felé az ut, nemcsak hogy, a mint az kilátásba helyezett, rövidebb nem, hanem még 32 kilométerrel hosszabb is lesz, mivel Budapest Bródtól az eredeti tervezet szerint csak 371 klm., nyire van, míg a forgalmi nehézségeknek teljesen figyelmen kívül hagyásával az, még az albizottság számadatai szerint is 403 kilométernyire lenne a boszniai vasutak beszakadási pontjától. Így hasonlókép Eszék és Zimony 32 kilométerrel távolabb esnék Budapesttől, mint az eredetileg tervezett vonalon át.

A II-ik javaslat szerint már épen a kérdésben forgó végpontok egymástól 58 kilométerrel távolabb lesznek, miután ezen keresztül Budapest Bródtól 429 kilométerre fog esni.

Már itt ki kell emelnem, hogy ezen hosszkülömbségek a forgalmi nehézségek által, melyek mesterséges uton idéztettek elő, mint később kimutatni fogom, tetemesen emelkednének.

Sohogy sincsen tehát okadatolva, hogy a kérdésben forgó vasut, melynek feladatszerű és természetes iránya délnyugot és kelet felé a Duna völgyében van kijelölve, — miért hagyja el ezen tágas, olcsó építkezési kilátásokat nyújtó völgyet, hogy csak nagy költségekkel áthágható vízválasztót keressen fel, és ezt átlépve, ugyanazon völgyben folytassa útját, melyet nagy áldozatokkal elbagyott. Ily erőszakolt tervezet csak is a képzelt helyi érdeknek előtérbe tolásában találja magyarázatát, a mi ez esetben, mint később látni fogjuk, a pécsi érdekeltek traceja által nem nyerni, sőt érzékenyen károsulni fog. A magyar délnyugoti vasut irányának Pécsen, illetőleg Üszögön keresztül való megállapítása által internacionális jelegéből tökéletesen kivetköztetnék s az pusztán egy Budapest és Pécs közötti helyi érdekű vasuttá süllyedne le, anélkül, hogy az ehhez kötött helyi forgalmi remények a jövő által igazoltathatnának.

Hogy a két javaslatba hozott és előmunkálatban lévő vasut építési és forgalmi értékét összehasonlithassam, megkísértem előbb irány és emelkedési viszonyaiknak számításba vétele mellett — azok forgalmi becsét megállapítani.

Könnyebb tájékozásul, a pécsi bizottság által a Horváth Boldizsár-féle alternatívval elfogadott tracet a »pécsi érdekeltek«, a tolnaiak által szándékolt tracet pedig a »tolnai érdekeltek« vasutjának fogom tanulmányom folyamában nevezni.

A teljes összehasonlithatás céljából mind a két iránynál a kezdő pontot Budapestnél, a végpontot pedig az üszöghi állomásnál vettem fel.

Egy és ugyanazon célok felé törekedő különböző viszonyú vasutak közül a lelkiismeretes mérnök csak azután választ, hogy ha az építendő új vonal minden előnyét és hátrányát jól megfontolva, a különböző variánsok építési becsét kiszámította s összehasonlította.

Minden, habár nem szakember is könnyen meg fogja érteni, hogy nagy emelkedésekkel és kis ívsugarakkal bíró pálya, habár az rövidebb is, mint hosszabb, de előnyösebb viszonyokkal ellátott versenytársa, — bizonyos körülmények között oly nehézségeket gördíthet az üzlet útjába, hogy ezen

a szállítási önköltségek rövidségének daczára, mégis magasabbak lesznek, mint a hosszabb vonalon.

Nagyobb emelkedésű vonalakon az önköltségek magasabbak, mivel már a pálya építése nagyobb tőke-befektetést igényel, s így minden tonna teher továbbítására már több kamat és amortizálási bányad nehezül. Emelkednek ezen költségek továbbá azon körülményeknél fogva, hogy nagyobb emelkedéseken a mozdonyok nem bírván annyi elegyterhet el, mint a vízszintes vonalakon, vagy a kisebb lejtékeken, a vonatokat vagy meg kell osztani, — vagy a továbbítást csak toló és előfogató mozdonyok segítségével lehet eszközölni.

Nagy emelkedéseken a tüzelő, kenő anyag és tápvíz fogyasztása, a kocsik és mozdonyok nagyobb igénybe vétele miatt, a forgalmi eszközök javítási és újítási költsége aránytalanul nagyobb, mint a könnyebb pályaszakaszokon.

Végül a sínek gyorsabb elkopása, a talpfák sokszori átszegelés miatti rohamos elromlása, a felépítmény gondosabb fenntartása, a gyakoribb hófúvások és földcsuszamlások folytán, a nagy emelkedések és éles kanyarulatokkal bíró pályák kilométerenkinti pályafenntartási költsége tetemesen magasabb, mint a sík pályák hason költsége.

Mindezen factorok számításba vételével lehet tehát csak tiszta képet alkotnunk magunknak arról, miszerint különböző variánsok közül melyik nyújtja a legtöbb előnyt, illetőleg, hogy ha különböző vonalakon a forgalmat nehezítő körülmények kiadásai tőkésíttetnek és az eredeti építési tőkéhez hozzá számíttatnak, melyik variáns építési költsége a legelőnyösebb.

A vonalak építési és tőkésített forgalmi költsége együttevée képezi annak építési becsét (Bauwürdigkeit der Linie).

A tervezett pályák összehasonlítására azok építési becsének kiszámítása különböző uton eszközölhető, és pedig a rövidebb és gyorsabb számítás kedvéért vagy kiszámíttatik azok »redukált üzleti hossza« az ugynevezett »virtualis hossz«, mely nem egyéb, mint átszámítása és vonalhosszabbadáshoz való kifejezése azon forgalmi nehézségeknek, melyek különböző emelkedéseken fordulnak elő. Például egy 25‰ illetőleg 1:40-hez emelkedéssel bíró vonalnak redu-

k ált üzleti hossza **2·778**, a mi népszerűen kifejezve annyit teszen, hogy egy 25⁰/₀₀ emelkedési pálya annyi üzleti több-költségeket idéz elő, hogy ugyanazon teherszállitmány ugyanazon költségek mellett **2·778**-szor oly hosszú horizontális vonalon lett volna elszállítható.

A második, de hosszabb ut, mely ugyanazon célra vezet, a tényleges üzleti költségeknek, az emelkedések és kanyarulatok befolyásának figyelembe vétele mellett különböző emelkedésekre való kiszámítása, s azután a vízszintes és az emelkedés szállítási költségei között mutatkozó különbözetnek tökécsítése és ennek az eredeti építési tökéhez való számításában áll.

Mind a három vonal építési becsének kiszámításánál W. Launchardt hannoverai igazgató: »Die Betriebskosten der Eisenbahnen in ihrer Abhängigkeit von den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn« és a francia déli vasut volt igazgatójának Freycinet Károlynak: »Des ponts économiques en chemins de fer« munkáikban kifejtett mód és szám adatok alkalmaztattak.

Előre kell azonban bocsájtanom, hogy miután Launchardt a porosz államvasutaknál, Freycinet pedig a francia déli vasutnál tapasztalt költségeket vették fel számításaik alapjául, a szállítási költségekre nézve alantabb kimutatott összegek, ámbár azok Gottschalk osztrák déli vasut volt gépészeti igazgatójának a déli vasuton észlelt tapasztalataival majdnem meg egyeznek, — nem alkalmazhatók, mint előrelátható valóságos szállítási költségei ezen vasutnak.

Ezen adatok csak azért vétettek fel alanti számításaimba, hogy miután azok mind a három vonalra egyformán alkalmaztatnak, alapot nyerjek azok összehasonlítására. A mire pedig bármely ideális számok is, a melyek nem közelítenék hazai viszonyainkat annyira meg, mint az idézettek, tökéletesen megfelelnek és theoretikus helyes eredményt nyújtanának.

A pécsi érdekeltek által javasolt trace ismertetésénél adatainkat a többször említett albizottság emlékiratából merítettem, mivel ebben van egyedül némileg a szándékolt pálya indokolása megkisértve.

Visszatérve ezeknek előadása után a pécsi albizottság által javasolt két rendbeli vasutra, mindenek előtt meg kell jegyeznem, miszerint azok emelkedési és irányviszonyai, a mennyire azok a legjobb táborkari térképekből megítélhetők, az emlékiratban meglehetősen rózsás színben tüntetvék elő, az mondatott ugyanis az első javaslat tracejáról:

»hogy az emelkedési viszony Üszögtől-Hosszúhetényig, vagyis a Hetény és Zobák közti vízválasztóig mintegy 20 kilom. hosszúságban 1:80 (‰) terveztetik; — Zobáktól Csibróig Budapest felé 1:200-hoz és legfeljebb 1:150-hez eséssel, miután a zobáki vízválasztótól kezdve azonnal Egregy és Kárász felé nyuló hegygerinczen vezetetik, Kárász köblényi határban pedig a duna-drávai vasut pályaszínének legmagasabb pontját szelvén át, onnét egyenletes eséssel — vagyis a földszin alkotásához képest — Csibráig a Kaposvölgy színére száll le stb.«

Elemzésem tárgyául csakis az üszög-csibráki szakaszt — mint hegyi részt — tűzzöm ki, mivel innét Budapestig mind a három vonal viszonyai körülbelül megegyeznek.

A többször említett emlékiratban foglalt fent elősorolt adatok nem egyeznek a táborkari térképekben található és egyéb adatokból következtethető emelkedési és esési viszonyokkal.

A »Mecsek« hegységnek legalacsonyabb vízválasztója a »Zobáki«, melynek tengerfelszíni magassága aneroid mérések szerint 400 méter. Tekintve, hogy az aneroid mérések nem eléggé pontosak, s hogy a »Vasasi« állomás elhelyezése miatt a vonal kifejtésből hossz veszítettik el, felteszem, hogy az 40—50 méterrel magasabb, mint az aneroid mérés szerint.

Hogy az esési viszonyokat megállapíthassam, szem előtt kelle tartanom, miszerint az üszöghi állomás a tenger színe felett 140·48 méter, a Zobák melletti vízválasztó alatti alagut a rendelkezésemre álló — fenntebb említett — magassági mérjegyek szerint pedig a legjobb esetben is a vonal kifejtésénél mintegy 400 méternyi tengerfelszín feletti magasságnak megfelelően lesz elhelyezhető, s továbbá, hogy a duna-drávai vasut Kárász melletti pálya-felszíne 190 mtrre és Csibráknál a Kapos völgye 100 méterre van a tenger felett.

Üszögh és a vízválasztó között a pécsi érdekeltek adatai

szerint 15 kilométernyi hosszban a magassági különbség mintegy 260 méter lévén, az emelkedési viszony a vonal kifejtése nélkül $17\cdot3\text{‰}$ az az $1:58$ -hoz lesz, tehát egyáltalában nem lesz az $1:80$ -hoz.

Igaz, hogy ez a vonal kellő kifejtése által lejebbithető, de ennek is — mint később látni fogjuk — a talajviszonyokban határa van.

A vízválasztóktól Kárászig 15 kilom. hosszban a vonal a duna-drávai vasut pályaszínéig — a hová okvetlen le kell szállania, mivel az egész talaj leesik a nevezett pálya átszeléseig 190 méternyi tengerfelszín feletti magasságra, s mivel már maga a duna-drávai vasut is ezen a helyen egy mellékvölgyben van kifejtve, a vonal kifejtése nélkül 140‰ az az $1:70$ -hez eséssel birna.

Kárásztól Csibrákig 25 kilométer hosszban 3‰ , azaz $1:300$ -hoz eséssel a Kaposvölgye könnyen elérhető.

Mindezek után sehogy sem magyarázható meg, hogy mikép vélte az albizottság a vízválasztót az egyik oldalon $1:80$ -hoz, a másikon és pedig éppen a súlyosabb részen $1:200$, vagy $1:150$ -hezi emelkedéssel elérhetni.

Meg kell itt még emlitenem, hogy az emlékiratban felsorolt távolságokban vonalkifejtés nem foglaltatik, mivel akkor a kimutatott hosszaknak tetemesen szaporodniok kellett volna.

A távolságok megállapításánál, úgy látszik, az albizottság alapul csakis a térképekről lemért eredményeket vette fel, a nélkül, hogy figyelembe vette volna, miszerint a kanyarulatok által az egyenes irányban mért vonalak nagy mérvben hosszabbodnak.

Már pedig ily coupirozott talajon, mint a melyen a kérdésben forgó vonal vezetendő volna, a vonal kifejtése számára oly sok ivre van szükség, hogy az ívek összes hossza legalább is az egész szakasz hosszának 50‰ -át tenné ki. A legmértvadóbb példa erre nézve az ugyanezen hegységen átvonuló duna-drávai vasut dombovár-szászvári hegyi vonala, mely 30,925 mtr. hosszú, ebből 15,659 méter egyenes és 15,266 méter pedig ívekben fekszik. A kanyarulatok hossza tehát az egész szakasz $49\cdot3\text{‰}$ -át teszi ki, pedig ezen vonal csak a szalatnaki 1910 méter magas

vizválasztót, 1:150 emelkedés- és 250 méteres legkisebb ívsugárral bíró traceval lépi át.

Ismert tény azonban, hogy ívek mindig átszelők (Sehne) segélyével méretvén, azok még természetben mért hossza is a számított hosszánál, a legpontosabb mérés mellett is mindig tetemesen rövidebb, különösen kis sugárú íveknél. Ez irányban még nagyobb azonban a tévedés, hogy ha tervekből és pedig még hozzá két méretű tervekből vétetnek ki a távolságok. Ily esetekben a kis félátmérővel bíró ívek számára okvetlen hossz-szaporodást kell a számításokba felvenni, nehogy a távolságokban a valódinál kevesebb mutattassék ki.

Mindezeket azért említettem fel, hogy bebizonyítsam, miszerint nem fog a térképekből egyszerűen lemért hossz, a tényleges és későbbben a nyomjelzésnél találandó hosszakkal meg egyezni.

A kis sugárú ívek számára nagyon csekély szaporodást véve fel, a fentebbiek figyelembe vétele mellett, miután az üszögh-csibráki vonalon kanyarulatok nagy mennyiségben fordulnak elő, legalább is feltehető, hogy ezen szakasz valódi hossza 20%-kal nagyobbodni fog a természetben.

Ha már most figyelembe vesszük a fentebb kimutatott magassági különbségeket, úgy a három következő eset kombinálható:

az I. esetben a vonal természetben történendő további kifejtése nélkül az üszögh-zobáki 16 kilométer hosszú vonalon a magassági különbség 260·00 méter lévén, az emelkedés 16·74⁰/₀₀ azaz 1:60 lesz; a zobák-kárászi 15 kilométer hosszú vonalon magassági különbség 210·00 mtr. lévén, az esés 14⁰/₀₀ azaz 1:70 lesz, — még a kárász-csibráki 25 kilométer hosszú vonalon a tenger felszine feletti különbség 90 mtr. lévén, ezen a vonalon az esés átlag 30⁰/₀₀ azaz 1:300 lenne;

a II. esetben, feltéve, hogy a vonal úgy kifeszíttethetik, mikép a vizválasztó az által mind a két oldalról 14·3⁰/₀₀ azaz 1:70-hez emelkedéssel átléphető legyen, — az üszögh-zobáki vonalnak már 18 kilométer, a zobák-kárászi vonalnak 15·0 kilométer hosszúnak kell lennie s mind a kettőn 14·3⁰/₀₀ azaz 1:70 emelkedések volnának, — e mellett azonban a hátra-

maradó 25 kilométer hosszú kárász-csibráki vonalnak átlag $3\cdot0^0/_{00}$ esés, azaz 1:300-hoz eséssel kellene bírnia;

és végre:

a III. esetben, a melyben, feltéve, de meg nem engedve, hogy a pécsi albizottság javaslata szerint a vonal akkép fejthetnék ki, hogy a vízvásztó mind a két oldalról $12\cdot5^0/_{00}$ azaz 1:80 emelkedésekkel közelíttethetne meg, az üszögh-zobáki szakasz 21 kilométer; a zobák-kárászi szakasz 17·0 kilométer hosszú lenne, mind a kettő $12\cdot5^0/_{00}$ azaz 1:80-hoz emelkedéssel bírna, — ez esetben azonban a hátramaradó 25·0 kilométer hosszú kárász-csibráki vonal átlag $3^0/_{00}$ azaz 1:300 eséssel volna ellátandó.

Miután azonban az üszögh-kárászi vonal közvetlen egyenes hossza 27·0 kilométer

az I. eset szerint 31 klm.

a II. » » 33 »

a III. » » 38 » hosszú az építésnél,

a fentebbi emelkedési viszonyok mellett

az I. eset szerint 15·0

a II. » » 22·2

a III. » » 41·0

százaléknyi vonal kifejtésre volna szükség, más szóval a trace úgy lenne az egyes mellékvölgyekben vezetendő, hogy a fentebb említett százalékkal annak hossza szaporodjék.

Már pedig a rendelkezésre álló talaj viszonyainak tüzetesebb tanulmányozása után határozottan állithatom, miszerint a kérdésben forgó vonal kifejtése, figyelembe véve az előforduló helyi nehézségeket, a nagy költségű völgy-áthidalásokat, az állomások és nagyobb hidak stb. stb. vízszintes vonalba való fektetése miatt elvesztett magasságokat, legjobb esetben is csak úgy lesz eszközölhető, hogy a vízvásztó egy $14\cdot30^0/_{00}$ azaz 1:70 hez emelkedéssel bíró vonal által lesz átléphető, a mely körülmény fentebb a II. esetben van kilátásba véve.

A pécsi albizottság által javasolt és a III. esetben ismertett trace kivihetőségét ép oly határozottsággal vagyok kénytelen tagadni, mivel a mint kimutattam, ehhez a vonalnak oly kifejtése szükségeltetnék, hogy annak hossza már

30%-al megnagyobbodjon, a mi pedig a rendelkezésre álló talajképződés mellett valószínűtlennek látszik.

További következtetések céljából ezen három esetet veszem fel számításaimba, melyek szerint a vízvázasztó $16.74\text{‰} = 1:60$ -hoz $1:70$ -hez $= 14.3\text{‰}$ és végül $12.5\text{‰} = 1:80$ emelkedéssel lépetne által.

Lássuk ezek után, hogy a kérdésben lévő három esetben mikép alakul a budapest-üzöghi vasut redukált üzleti hossza (virtuális hossza).

A mint már kezdetben kijelentettem, a csibrák-budapesti rész 3‰ maximális helyi rövid és kevés emelkedésekkel bírván, ez mérvadó befolyást az egész vonal hosszára nem fog gyakorolni, a miért is ezen szakaszt mind a három esetben minden további szaporodás nélkül a pécsi albizottság adatai szerint 131.0 kilométerben fogom számításba venni.

Mielőtt még tovább haladnánk, constataínom kell, miszerint az üzögh-csibráki hegyi szakaszon, hogy a vonal kifejtethessék és hogy az a talaj alakulásához simulhasson, a körívek legkisebb félátmérője nem lehet **275—360** méternél nagyobb.

Hogy a vonal üzleti hosszának kiszámítását eszközölhessük, figyelembe kell még vennünk, miszerint a kis félátmérőjű ívekben, eltekintve az emelkedéstől, a vonatok és forgalmi eszközök bizonyos ellentállásra találnek a kerekek nagymérvű sürlodása folytán. Ezen ellenállás a számításokban, Freycinet és Launchardt szerint akkép fejezhető ki, hogy annak coëfficiense $c = \frac{1.7}{R} - 0.002$, melyben R legkisebb félátmérőt jelentí, azon legnagyobb emelkedés arány számához adatik, a melyben a legkisebb ívsugar előfordul.

A körívekben lévő ellenállás coëfficiense, miután mind a három vonalon az üzögh-csibráki szakasz számára 360 méteres félátmérőket vettem fel, mindegyik részére $c = \frac{1.7}{360} - 0.002 = 0.0027$ leszen, azaz mind a három vonal legnagyobb, ugynevezett mérvadó emelkedésének arányszámát ezen szám hozzáadásával emelni kell.

Ezek szerint a mérvadó emelkedés

az üzögh-kárászí vonalon:

I. esetben	$0.01674 + 0.0027 = 0.0194$
II. »	$0.0143 + 0.0027 = 0.0170$
III. »	$0.0125 + 0.0027 = 0.0152$

a k á r á s z - c s i b r á k i vonalon:

I. esetben	$0.003 + 0.0027 = 0.0057$
II. »	$0.0045 + 0.0027 = 0.0072$
III. »	$0.0070 + 0.0027 = 0.0097$

lesz, s az üzleti hossz kiszámításánál ezen számok lesznek szem előtt tartandók.

A többször említett szerzők adatainak átszámítása szerint a teherforgalom számára, a redukált üzleti hosszak hányada a fentebb felsorolt emelkedési arányszámok után a következők lesznek:

19.4 ‰ után	$= 2.345$
17.0 ‰ »	$= 2.227$
15.2 ‰ »	$= 2.113$
5.7 ‰ »	$= 1.352$
7.2 ‰ »	$= 1.467$
9.7 ‰ »	$= 1.660$

A budapest-üzöghi vonal üzleti hossza, az egyes szakaszokon előforduló emelkedések hányadával átszámítva, a három felvett esetben a következő lesz:

az I. eset szerint

üzögh-zobáki vonal . 16 kilom.	$\times 2.345 = 37.5$	kilométer
zobák-kárászi » . 15 »	$\times 2.227 = 33.4$	»
kárász-csibráki » . 25 »	$\times 1.352 = 33.8$	»
csibrák-budapesti vonal 131 »	$\times - = 131.0$	»
üzleti hossz . .	235.7	kilométer,

a II. eset szerint

üzögh-zobáki vonal . 18 kilom.	$\times 2.227 = 40.1$	kilométer
zobák-kárászi » . 15 »	$\times 2.227 = 33.4$	»
kárász-csibráki » . 25 »	$\times 1.352 = 33.8$	»
csibrák-budapesti vonal 131 »	$\times - = 131.0$	»
üzleti hossz . .	238.3	kilométer,

a III. eset szerint

üzögh-zobáki vonal . 21 kilom.	$\times 2.113 = 44.4$	kilométer
zobák-kárászi » . 17 »	$\times 2.113 = 35.9$	»
kárász-csibráki » . 25 »	$\times 1.352 = 33.8$	»
csibrák-budapesti vonal 131 »	$\times - = 131.0$	»
üzleti hossz . .	245.1	kilométer.

Ezekből látható már, hogy a pécsi albizottság által

első sorban javasolt vonal a gyakorlati életben bármely combinatióban is hosszabb a Duna völgyében, akár a Duna partján, akár a tolnai érdekeltek által a Sár viz mentén ajánlott budapest-mohács-üszöghi vonalnál, mivel ez utóbbi, mely semminemű nehézségekkel sem kénytelen küzdeni, a részletes számítások szerint csak 234 kilométer hosszú lenne.

A pécsi albizottság által ajánlott vonal 110 kilométer üzleti hosszal hosszabb, mint a budapest-mohács-üszöghi vonal. A szállító tehát, ezen irányon keresztül szállitmányaiért díjtételekben a fenntebb elősorolt kilométerek számával többet fizetne, — vagy ha a vasut a terheket csak az egyszerű hosszak után fizetett díjtételekért kísérténé meg szállítani, ugy ezt csakis jövedelmezőségének érzékeny csorbitása árán tehetné. Garancia nélkül építendő vasut jövőjét pedig alig lehet erre alapítani.

Megjegyzem még, hogy mind a három eset közül meggyőződésem szerint ki sem vihető javaslata a pécsi albizottságnak, a leghosszabb.

Ezzel ugyan már tökéletesen be volna bizonyítva, hogy a javasolt vonal még a pécsi helyi forgalom számára is, a mi pedig az ajánlatra kétségtelenül a főindokot nyújtotta, — súlyos sérelmeket hord méhében, — mindazonáltal, hogy számokban és tőkében kifejezhessem ezeket, átmegyek ezen irány építési becsének kutatására.

Miután a fentebbiek folyamában előadott két első variáns, t. i. a 16·6⁰/₀₀ és a 11·3⁰/₀₀ emelkedéssel combinált trace már oly üzleti nehézségeket hord magában, miszerint az minden további számítást feleslegessé tesz, — ezentúl tanulmányom folyamában csakis a harmadik, azaz a 10⁰/₀₀ emelkedéssel bíró vonalat fogom szem előtt tartani.

Hogy ezt tehessem, szükséges mindenek előtt az építési tőke megállapítása. Ennek alapjául felveszem a pécsi albizottság költség-adatait, ámbár ezekhez is némi megjegyzés férhetne, azonban teszem ezt azon indokból, nehogy azon szemrehányásra adjak okot, mintha a végeredmény az építési költségek túlzott felcsigázása által alakult volna hátrányossá.

Ezen építési egységi árakat kénytelen vagyok azonban azon egyedül helyes tényleges hosszakra alkalmazni, a melyek

a vonal különböző emelkedési viszonyai mellett, a kifejtés által eredményeztetnek, de a melyeket a pécsi albizottság számitásaiban elhanyagolt. Továbbá az egyes vonalszakaszokat, építési nehézségeik szerint azon kilométerenkinti költségekkel veszem számításba, mint azok a pécsi emlékiratban foglalvák.

Felveszem tehát, hogy a különböző szakaszokon a költségek a következők:

Az üszögh-zobáki szakaszon kerül egy kilométer	100,000	ftba.
A zobák-kárászi szakaszon egy kilométer	100,000	»
A zoboki alagut kerül	1.000,000	»
A kárász-csibráki szakaszon kerül egy kilométer	80,000	»
Csibrák-budapesti szakaszon kerül egy kilométer	73,000	»
és végül egy 600 méteres alagut Érdenél kerül	600,000	»

Ezek szerint a harmadik combinatio építési költsége a következőkép fog alakulni:

III. esetben:

a) üszög-zobáki vonal	21 klm.	×	100,000	frt	=	2.100,000	frt
b) zobáki alagut	1000 mtr.	à	1000	»	=	1.000,000	»
c) zobák-kárászi vonal	17 klm.	×	100,000	»	=	1.700,000	»
d) kárász-csibráki vonal	25 »	×	80,000	»	=	2.000,000	»
e) kárász-budapesti »	131 »	×	73,000	»	=	9.563,000	»
f) 600 méter alagut Érdenél		à	1000	»	=	600,000	»

A III. eset építési költsége = 16.963,000 frt.

A budapest-üszöghi vonal építési költsége a fentebbiek után, pénzbeszerzés, időközi kamatok és felszerelés nélkül kereken mintegy

17.000,000 frtba

fog kerülni. További számításaim alapjául ezen összeget, és a pécsi albizottság I. javaslatának, illetőleg ezen tanulmányomban a III-ik eset alatt ismertetett variáns viszonyait veszem fel, és ezek eredményét hasonlítandom a dunaparti vonal építési becsével össze.

Ezek ellenében a dunaparti vagy a Sárviz menti vonal építése Budapestről — Mohácsig 179 kilométer hosszban

kilométerenkint **70,000 frt** építési költséggel számítva, a tolna-bonyhádi szárny nélkül, **12.530,000 frt** költséget idézne elő.

Azon czélból, hogy ezen vonalat pontosabban összehasonlíthassam a pécsi albizottság javaslataival, kiindulási pontul nekem is az üszöghi állomást kell választanom, a miért is az üszögh-mohácsi vonal építési, fenntartási és vontatási költségei szintén a budapest-mohácsi vonaléhoz lesznek számítandók. Miután ennek viszonyai tökéletesen egyeznek a fővonallal, felveszem, hogy az 55 kil. hossz után **4.345,000 frtba** kerül, úgy hogy az egész budapest-mohács-üszöghi vonal **16.875,000 frtba** kerül.

Hogy ezen két különböző vonalépítési becsét kiszámíthassam, felveszem továbbá, miszerint azok mindegyikén az egész vonalon át évenként átlag **800,000** utas utazik és hogy azokon **400,000** tonna tiszta teher szállittatik. Továbbá, hogy a pályafenntartás és felügyelet évenként a hegyi vonalon Üszögh-től Csibráig kilométerenkint 2000 frtba, a völgyi vonalon Csibráktól Budapestig és a dunaparti pályán Mohács-tól Budapestig kilométerenkint **1000 frtba** fog kerülni.

Ezen adatok a megfelelő vonalakra alkalmazva, a pécs-barcsi és a m. kir. államvasutak 1878. évi üzleteredménye alapján vétettek fel.

Launchardt és Freycinet számításai nyomán alantabb kiszámítom a birálatom tárgyát képező vasut viszonyaihoz legközelebb álló, t. i. a pécs-barcsi vasutnak pusztán theoretikus vontatási költségeit, a mibe t. i. ezen vasutnak az 1879. évben elért forgalma mellett és ezen év kiadásai mellett egy tonna tiszta súlynak a továbbítása (csak anyilt pályán) került. Megjegyzem azonban, hogy ezen számításokban az általános és minden forgalom mellett meglévő költségek, úgy mint általános igazgatás, állomási szolgálat, az építési tőke kamatai, adó stb. stb. bent nem foglaltatnak.

Előre kell azonban már most is bocsájtanom, hogy ezen számításaim eredménye, mely tényleges kiadásokon és 10 évi tapasztalaton alapul, meglepően egyez Launchardt és Freycinetnek egész más viszonyu vasutak tapasztalatain kiszámított eredményével.

A pécs-barcsi vasuton az 1879-iki üzleti évben elért tel-

jesítmények és kiadások szerint a tiszta továbbítási költségek a következőkép alakultak.

Összesen utazott **227,748** személy, ezek **7.985,668** személykilométert futottak be.

Szállított **1785·07** tonna podgyász és gyorsárú és ezek **77,979·41** tonnakilométert futottak be.

Szállított **245,606·09** tonna teherárú és önköltségi árú, melyek **13.736,894·079** tonnakilométert futottak be.

Felvéve, a mint általában ismeretes, hogy egy utazó személy továbbítása annyiba kerül, mint egy tonna teherárúé, a pécs-barcsi vasuton 1879-ben összesen:

$$\begin{array}{r}
 7.985,668 \cdot 0 \\
 77,979 \cdot 4 \\
 13.736,894 \cdot 1 \\
 \hline
 21 \cdot 810,541 \cdot 5
 \end{array}$$

tonnakilométer teljesített.

Ezek ellenében pusztán vontatási és kocsifentartási költségek és azon kiadások, melyek a továbbítással közvetlen összefüggésben állanak, úgy mint a fűtőházak, vízállomási épületek tőkéinek kamatai, ezek évi fenntartási költsége, a befektetett sinek elkopásának hányada, a forgalmi eszközök tőkéjének kamatai és amortisálási quotája stb. stb. a következők voltak:

a járműállomány beszerzésének költsége a következő volt:

9 mozdony	303,218 frt 54 kr.
22 drb. személykocsi	} 104,304 frt 28 kr.
4 podgyászkocsi és	
2 postakocsi	
27 fedett teherkocsi	} 221,915 frt 95 kr.
6 marhaszállító	
100 szénkocsi	
42 nyitott kocsi	} 4,561 frt 23 kr.
2 hócke	
Összesen . .	634,000 frt — kr.

Ezen összegnek évi kamatját a törlesztési hányaddal együtt 5·2%-al véve fel, a további költségekhez számítandó évi tőkekamat **32,968** frtot teszen ki.

A vontatási költségek, ideértve a mozdonyok fűtését, kenését, világítását, a mozdonyszemélyzet illetményeit fizetésben, kilométerpénzekben és napdíjakban, **25,403 frt 28 krt** tettek ki.

Ezen összegben az egyes állomásokon mozdonyokkal eszközölt tologatások költségei nem foglaltatnak benne, úgy hogy ezek már az általam keresett nyiltpálya továbbítási költségeit képviselik.

A pécs-barcsi vasut 10 évi tapasztalatai szerint a járművek (mozdony, szerkocsi, személy-, podgyász-, posta-, teherkocsi és hóeke) évenkénti átlagos fenntartási költsége

39,804 frt 98 kr.

Kocsihasználati bért a pécs-barcsi vasut a fentebb említett forgalom teljesíthetése végett idegen pályáknak és a waggon kölcsönző társulatnak 1879. évben

21,202 frt 10 krt fizetett.

A vonatszolgálat, úgy mint a vonatkisérő személyzet illetményei, világítás, fűtés és kenés

12,659 frt 99 krba került.

A mozdonysínek, vízállomások, vízvezetékek és szénraktárak építési tőkéje

81,650 frtot teszen ki, a mely összegnek évi kamatja a törlesztési hányaddal együtt 5·2⁰/₀-kal számítva

4,245 frt 80 kr.

Ezen építkezéseknek évi fenntartási költsége a pécs-barcsi vasut 10 évi átlaga szerint

2,690 frt 80 kr.

A pécs-barcsi vasuton 128,122 folyóméter 68 fontos sín, azaz 87,123·23 vámmázsa, azaz **43,561·6** métermázsa sín fekszik, ezeknek eredeti beszerzési költsége mázsánként 8 frt lévén, azok összesen **696,985 frt 84 krba** kerültek.

A vassíneknek tartósságát a pécs-barcsi vasut forgalma mellett legfeljebb 20 évre lehet felvenni és felvéve a mai aczél-sín árakat, métermázsánként 11 frt 50 krban alapul, akkor a fentebb felvett tartósság mellett évenként **2178,08** métermázsa sín kerülne átlag **3203** folyóméter hosszban kicserélés alá, ezeknek költsége anyagban 2178·08 méter à 11 frt 50 kr. = 25,047 frt 92 kr., munkabér 3203 folyó méter után à — » 20 » = 640 » 60 »
25,688 frt 52 kr.

Az elkopás után felmerülő évi sinanyag és kiváltási munkabéreköltség tehát

25,688 frt 52 krt teszen.

Ezek szerint tehát a pécs-barcsi vasuton az 1879. évben **21.810,541·5** tonnakilométer tiszta súly vontatása a nyílt pályán került:

1. járművek tőke-kamata czimén . . .	32,968 frt — kr.
2. » évi fenntartása » . . .	39,804 » 98 »
3. kocsibérek idegen pályák » . . .	21,202 » 10 »
4. vontatási szolgálat czimén	25,403 » 28 »
5. vonatszolgálat czimén	12,659 » 99 »
6. fűtőházak stb. tőke-kamatái czimén .	4,245 » 80 »
7. » » évi fenntartása » .	2,690 » 80 »
8. sinek elkopása a nyílt pályán . . .	25,688 » 52 »
Összesen . .	<u>164,663 frt 47 kr.</u>

Egy tonnakilométer továbbítása az átlag $3^0/00$ mérvadó emelkedéssel bíró pécs-barcsi vasuton $\frac{164,663 \text{ frt } 47 \text{ kr.}}{21.810,541 \cdot 5} =$ azaz **0·755** krba került az 1879-iki üzletévben.

Hasonló modorban ezen számításokat különböző emelkedési viszonyokra alkalmazva, azt fogjuk találni, hogy egy tonnakilométer tiszta teher továbbítása

$3^0/00$ emelkedésen	0·755	krba
$6^0/00$ »	0·873	»
$15 \cdot 2^0/00$ »	1·256	»

kerül a pécs-barcsi vasut 10 évi adatai szerint.

Mig ugyan Launchardt és Freycinet számításai szerint:

$3^0/00$ emelkedésen	0·761	krba
$6^0/00$ »	0·880	»
$15 \cdot 2^0/00$ »	1·266	» kerül.

Miután ezen két szerző számításai a fentebbi összehasonlítás szerint oly feltűnően megegyezők a saját hazánkban tett 10 évi tapasztalatok nyomán kiszámított költségekkel, — további számításaim nyomán ezek számadatait fogom alkalmazni, — miután azokban a személytovábbítás külön ki van tüntetve.

A III-ik variáns építési és üzleti értéke ezek után következőkép fog alakulni. A mint láttuk, ezen a vonalon, a kis körívek ellenállási coefficiensének az üszögh-csibráki szakaszon, a rendes emelkedési viszonyhoz való beszámításával 38 kilométer hosszban $15 \cdot 2^0/00$, 25 kilométer hosszban $6^0/00$ és 131 kilométer hosszban váltakozva $3^0/00$ emelkedések lesznek.

Launchardt és Freycinet számításai szerint azonban egy személykilométer továbbítási önköltsége:

$3^0/_{00}$ ártalmatlan emelkedésen	$= 0.882$ kr.
$15.2^0/_{00}$ káros	$= 1.211$ »
$6.0^0/_{00}$ »	$= 0.952$ »

egy tonna tiszta (netto, a melyben 2.6 tonna elegysúly felel 1 tonna tiszta súlynak meg) teher súlynak továbbítási önköltsége:

$3^0/_{00}$ ártalmatlan emelkedésen	$= 0.761$ kr.
$15.2^0/_{00}$ káros	$= 1.266$ »
$6.0^0/_{00}$ »	$= 0.880$ »

A mint fentebb előadtam, ezen a vasuton az egész vonal hosszában 300,000 személy szállítását veszem kilátásba, ezeknek az egyes emelkedéseken való továbbítása — a fentebbi önköltségi adatok szerint — következő költségeket idézi elő:

a 131 klm. hosszú $3^0/_{00}$

emelkedésen $= 300,000 \times 131 \times 0.882 = 346,626$ frt,

a 25 klm. hosszú $6^0/_{00}$

emelkedésen $= 300,000 \times 25 \times 0.952 = 116,400$ frt,

a 38 klm. hosszú $15.2^0/_{00}$

emelkedésen $= 300,000 \times 38 \times 1.211 = 138,054$ frt,

Összesen 300,000 utas szállítása 194 klmterre $= 601,080$ frtba fog kerülni.

A felvett 400,000 tonna teherszállítmálynak továbbítási költsége az üszögh-budapesti vonalon a következőképen fog alakulni:

400,000 tonna teher továbbítása 131 klm. $3^0/_{00}$

emelkedésen $400,000 \times 131 \times 0.761$ kr. $= 398,764$ frt,

400,000 tonna teher továbbítása 25 klm. $6.0^0/_{00}$

emelkedésen $400,000 \times 25.0 \times 0.880$ kr. $= 133,760$ frt,

400,000 tonna teher továbbítása 38 klm. $15.2^0/_{00}$

emelkedéssel $400,000 \times 38.0 \times 1.266$ kr. $= 192,432$ frt,

400,000 tonna teher 210.8 klmterre elszállí-

tása összesen: $724,956$ frtba kerül.

A pályafenntartás és felügyelet évi költsége az előbb felvett adatok szerint:

$$\begin{aligned} 63.0 \text{ klm. után } 2900 \text{ frt} &= 126,000 \text{ frt,} \\ 131.0 \text{ » » } 1000 \text{ frt} &= \underline{131,000 \text{ frt,}} \\ 210.8 \text{ » pályafenntartás} &= \underline{257,000 \text{ frtba kerül.}} \end{aligned}$$

Az építési tőke kamatait 5^o/o-kal, az amortisatiót 0.2^o/o-kal számítva, ezen vonal évi kamatai a felvett 19.000,000 frtnyi tőke után 17.000,000 frt \times 5.2^o/o = **889,000** forintot ténének ki.

Ezek szerint a budapest-simontornya-csibrák-zobák-üszöghi vonal évi kiadásai, az általános igazgatás és állomási szolgálat költségein kívül, melyek mind a három vonalnál egyenlők lesznek, összesen:

$$\begin{aligned} \text{személyszállítás költsége után} &= 601,080 \text{ frt} \\ \text{teher » » »} &= 724,956 \text{ frt} \\ \text{pályafenntartás » »} &= 257,000 \text{ frt} \\ \text{tőke kamatai után} &= \underline{884,000 \text{ frt}} \\ \text{évi összes költség} &= \underline{\underline{2.467,036 \text{ frt,}}} \end{aligned}$$

kereken **2.470,000** frtnyi összeget fog kitenni.

Ezen összeg képviseli a kérdésben forgó vasut »forgalmi becset.«

Ha most már tudni kívánjuk, mily viszonyban áll ezen variáns a többi javasolt vonalakhoz, ugy egyszerűen ugyanazon felvett szállitmányok alapul vétele mellett az illető összehasonlítandó vonalak forgalmi becset hason módon kiszámítjuk.

Lássuk ezek után tehát, hogy milyen a budapest-mohács-üszöghi vasut forgalmi becse.

A budapest-mohács-üszöghi vasut 234 kilométer hosszú, ezen csak 3^o/o-os ártalmatlan emelkedések fordulnak elő. Építési tőkéje, mint már láttuk, felvehető kereken 16.875,000 frtban, miután az egész hosszában egyszerű völgypálya lesz, a pályafenntartás költsége nem tehető kilométerenkint 1000 frtnál többre. Felvéve, hogy ezen, évenként szintén átlag 300,000 utas és 400,000 tonna tiszta súly szállítatik, ugy ezen vonal évi kiadásai:

a személyszállítás költsége után

$$300,000 \times 234 \times 0.882 \text{ kr.} = 619,164 \text{ frt,}$$

a teherszállítás költsége után

$$400,000 \times 234 \times 0.761 \text{ kr.} = 712,296 \text{ frt,}$$

a pályafenntartás költsége után

$$234 \text{ kilométer} \times 1000 \text{ frt} = 234,000 \text{ frt,}$$

a tőke-kamatok után

$$16.875,000 \text{ frt} \times 5\frac{2}{10}\% = 877,500 \text{ frt,}$$

$$\text{összesen } \underline{2.442,960 \text{ frt,}}$$

azaz kereken **2.440,000** frtot fog kitenni.

Miután, a mint fentebb kimutattam, a pécsi albizottság I. javaslatának évi s a vonal irányával változó költségei

2.470,000 frtot

tennének ki, s miután ugyanezen forgalmat a budapest-mohács-
úszöghi vonala, a mint láttuk,

2.440,000 frt

költség mellett képes teljesíteni, a dunaparti vasut vagy
Sárvíz menti irány, a budapest-simontornya-csibrák-
zóbak-úszöghi iránynál, a forgalomra nézve, évenkénti

30,000 frt

kevesebb kiadással előnyösebb, illetőleg ha ez 5%-kal tőkés-
sítettik, a mohácsi irány

600,000 frttal

absolute nagyobb forgalmi értékkel bir, mint a
pécsi albizottság I-ső javaslata.

Végül fel kell azonban még említenem, hogy a dunaparti
vagy Sárvíz menti vonalnak azon nagy előnye van, miszerint
annak létesítésére csak a budapest-mohácsi 179 kilo-
méter hosszú fővonal és a simontornya-dombovári 64 klméter
hosszú szárny tényleges kiépítése szükséges, a mi, ezen vonal
forgalmi értékének kiszámítása szerint, — a mohács-úszöghi
szakasz számára felvett ideális építési tőke 4.345,000 frt összeg-
ben nem tartozván a tényleges építési költségekhez,

17.010,000 frtba

fog kerülni.

Tekintve továbbá azon tárgyalásokat, melyek jelenleg
a magyar kormány és a cs. kir. déli vasuttársulat között, a
zágráb-károlyvárosi vonal megvétele és egy, Fiumét

használó előnyökben mint Triesztet részesítő cartell-szerződés megkötése tárgyában folytak, s melyek a déli vasut adómentességének meghosszabbítása árán kedvező eredményre is vezettek, — a budapest-fiumei közvetlen csatlakozás létesítése elvesztette azon akut jellegét, melylyel az azelőtt birt, úgy, hogy elegendőnek látszanék egyelőre, azon célból, mikép a magyar államnak Fiumével független összeköttetése legyen, — versenyzés, a cartell-szerződés megkötése után érdekében nem állván — csakis a tolna-bonyhádi 27 kilométer hosszú szárnynak építése, a melynek kivitele mellett az eredeti programban felvett követelmények

14.420,000 frt

építési tőkével kielégíthetők, azaz **2.600,000** frttal kevesebb építési költséggel érhetők el, mint a pécsi albizottság I. javaslata.

A budapest-mobácsi 170 kilométer hosszú vasut, s így a pécsi közvetlen csatlakozás pedig

12.530,000 frt

tényleges építési költségért létesíthető, úgy, hogy a mint tanulmányom folyamában kimutattam, a pécsi albizottság I. terve szerint Pécs és Budapest összeköttetése felszerelés és forgalmi eszközök nélkül

17.000,000 frton

alul ki nem lévén építhető, az ennél **4.470,000** forinttal olcsóbb lesz.

Más szóval, röviden kifejezve, a vasut ezen iránybani létesítése kereken **4.500,000** frttal drágább, azaz ennyivel nagyobb építési tőkét igényel, míg a felvett forgalom mellett pedig azon az üzlet **600,000** forinttal rosszabb.

Mindezekből látható továbbá, hogy a pécsi albizottság I. javaslatának kivitele, hogy ha ez csakugyan végrehajtandó volna, legczélszerűbben csakis ezen tanulmányomban foglalt II. eset szerint volna eszközölhető, — miután ez egyrészt a legkevesebb építési költségeket idézné elő, míg másrészt az, a forgalomra nézve az ezen irányon elérhető legnagyobb előnyöket biztosítaná.

Vegyük ezek után a pécsi albizottság II-ik, a f. év márczius hó 10-én Budapesten megalakult érdekeltség által, mint a b u d a p e s t - p é c s i v a s u t végleges irányának elhatározott, s Üszöghről Hosszúhetényen, Pölösken, D o m b o v á r o n, Csibrákon keresztül vezetendő alternatív javaslatot hasonló tanulmány alapjául.

Ezen irány hossza az egyes szakaszok szerint, a térképek-ből lemérve, hosszszaporodás nélkül a következő lesz:

Üszögh-Zobák	15 kilomtr.
Zobák-Pölöske	14 »
Pölöske-Dombovár	26 »
Dombovár-Csibrák	21 »
Csibrák-Budapest	131 »

Összesen . . **207 kilomtr.**

Miután ez a vonal a Mecsek hegységet hasonlóan a z o b á k - h . - h e t é n y i tenger felszine felett **400** méter magasságban fekvő vízvásztón lépne által, annak emelkedési viszonyai a következőkép fognak alakulni.

Az üszögi állomás és a tenger felszine felett **140·5** mtr., a zobáki vízvásztó alagut **400·0** mtr., a völgyfenék Széken túl a pölöskei út befordulásánál **160·0** mtr., a dombovári állomás **110** mtr. és a Kaposvölgy feneke Csibráknál **100·0** mtr. magasságban van.

Feltéve, hogy ez a vonal a vízvásztót **12·5⁰/₀₀** azaz **1:80**-hoz emelkedéssel lépi át, úgy azt akkép kell kifejtteni, hogy az üszögh-zobáki szakasz **12·5⁰/₀₀** emelkedéssel **23·0** kilométer, a zobák-pölöskei út beforduló (a hol a pálya a völgyet eléri) **12·5** eséssel **19·0** kilométer, pölöske-dombovári átlag **3⁰/₀₀** eséssel **25·0** kilométer, dombovár-csibrák-budapesti átlag **3⁰/₀₀** esés és emelkedési viszonynyal **152·0** kilométer, az egész üszögh-budapesti vonal tehát **219** kilométer hosszú legyen.

Meg kell azonban itt emlitenem, hogy miután az üszögh-zobáki szakasz távolsága a hegyoldalakon ugyan, de egyenesen mérve **14** kilométer, a fentebbi számítás szerint ezen szakasznak **23** kilométer hosszúnak kell lenni, hogy a vízvásztóra **12·5⁰/₀₀** eséssel fel lehessen jutni, a vonalat **100⁰/₀**-al kell

kifejteni. A mi pedig ezen a talajon lehetetlen, úgy hogy valószínűleg $12\cdot5^0/_{00}$ emelkedésnél nagyobbat kell majd alkalmazni.

Miután azonban Üszögh, a mohácsi vonalon keresztül számítva, Budapesthez csak **23·4** kilométernyi távolban van, ez utóbbi vonal a $12\cdot5^0/_{00}$ (**1:80**) emelkedési viszonyok által előidézett forgalmi nehézségek figyelembe vétele nélkül csak

15 kilométerrel, azaz **2** mértfölddel hosszabb az elsőnél.

Mig Eszék, Zimony és a boszniai vasutak csatlakozási pontja az üszögh-dombovár-budapesti vonalon át, mint már említettem, **58** kilométerrel távolabb fog esni Budapesttől, mint Mohácson keresztül.

A talaj, a melyen ez a vonal átvonulni fog, a mellék-völgyek, melyekben ez kifejtendő lesz, sajátos alakulása és a duna-drávai vasuton tett tapasztalatok alapján biztosan állítható, hogy az üszögh-dombovári szakaszon előforduló körívek félátmérője **275—360** méternél nagyobb nem lehet.

Minélfogva a fentebb felsorolt emelkedési viszonzszámok az iv ellenállási coefficienssel, azaz $c = \frac{1\cdot7}{360} - 0\cdot002 = 0\cdot0027^0/_{00}$ -el szaporítandók.

Úgy hogy tehát az üszögh-pölöskei útszakaszon az emelkedés $12\cdot5 + 2\cdot7 = 15\cdot2^0/_{00}$ lesz.

Ezek szerint Launchardt és Freycinet képletei nyomán $15\cdot2^0/_{00}$ emelkedésnek **2·113** virtuális hossz felelven meg, ezen vonal redukált üzleti hossza a következő lesz :

Üszögh-Pölöske 42 klm. $15\cdot2^0/_{00} = 42 \times 2\cdot113 = 89$ klm.
Pölöske-Budapest 177 klm. $3^0/_{00} = 177 \times 0 = 177$ »

az egész vonal üzleti hossza **266 klm.**

Tehát ezen vasut a forgalomban a budapest-mohács-üszöghinél **32** kilométerrel, azaz **4·3** mértfölddel hosszabb lesz. A Zimony, Eszék és a boszniai irányban pedig hossza már **73** kilométerrel, azaz **9·7** mértfölddel szaporodik.

Ezen vasutnak építési költsége — figyelembe véve az egyes szakaszok építési nehézségét — a pécsi albizottság árai szerint a következő lesz:

az üszögh-zobáki 23 klm. szakasz kerül à 100,000 frt = 2.300,000
 a zobáki 1000 mtr. hosszú alagut . à 1,000 » = 1.000,000
 a zobák-pölöskei 19 klm. szakasz kerül à 100,000 » = 1.900,000
 pölöske-dombovári 25 klm. » » à 80,000 frt = 2.000,000
 dombovár-csibráki 21 » » » à 73,000 » = 1.533,000
 csibrák-budapesti 131 » » » à 73,000 » = 9.563,000
 az érdi alagut 600 mtr. . . » à 1,000 » = 600,000

az egész vonal összesen: **18.896,000**

frtba, azaz kereken **19.000,000** frtba fog kerülni.

Ezen építési költségnek évi kamatait és törlesztési hányadát 5·2%-ban véve fel, kamatok fejében évenként

988,000 frt

lesz az üzleti érték kiszámításánál felveendő.

Miután ezen vonal üszögh-dombovári része hegyi vonal jellegével fog birni, úgy ennek fentartására — hasonlókép, mint a többi vonalaknál — kilométerenkint 2000 frt lesz felveendő. Mig a dombovár-budapesti rész — mint völgyvonal — fenn-tartása kilométerenkint 1000 frttal vehető számításba.

Az üszögh-dombovári szakasz fenntartása . . 88 kilométer à 2000 frt = 176,000 frt

A dombovár-budapesti szakasz fenntartása . . 131 kilométer à 1000 frt = 131,000 »

az egész vonal **307,000 frt.**

Föltéve, hogy ezen a vasuton, valamint a többin, hasonlóan évenként 300 ezer utas és 400 ezer tonna teher fog szállittatni, úgy ezeknek továbbítása a különböző emelkedésekkel bíró szakaszokon a következő önköltségekbe fog kerülni.

Személyszállítás:

Üszögh-pölöskei szakaszon

15·2‰ emelk. 42 klm. \times 300,000 \times 1·211 kr. = 152,586 frt

Pölöske-budapesti szakaszon

3‰ emelk. 177 klm. \times 300,000 \times 0·882 kr. = 468,342 »

Összesen kerül **620,928 frtba.**

A teherszállítás:

Az üszögh-pölöskei szakaszon

15·2‰ emelk. 42 klm. \times 400,000 tonna \times 1·266 kr. = 212,688 frt

A pölöske-budapesti szakaszon

3‰ emelk. 177 klm. \times 400,000 tonna \times 0·761 kr. = 538,788 »

összesen **751,476**

frtba fog kerülni.

Ezen vonal változó évi kiadása tehát:

A személyszállítás után	620,928	frt
A teherszállítás után	751,476	»
A pálya fenntartása után	307,000	» -
A tőke kamatai után	988,000	»
összesen	2.667,404	frtot

fognak kitenni.

Tekintve, hogy a mohácsi irány hasonló kiadásai csak

2.440,000 frtot

tesznek ki, ezen vasut forgalma évenként hasonló mennyiségek továbbítása mellett

227,404 frttal

többe fog kerülni, mint az elsőé.

A z ü s z ö g h - d o m b o v á r - b u d a p e s t i v o n a l forgalmi értéke, hogy ha a fentebbi évi üzleti többletköltség 5%-kal tőkésítettik,

4.548,080 frttal

rosszabb, mint az eredetileg javasolt vonalé.

Miután Mohácson keresztül — a mint ezen tanulmány folyamában már kimutattam — ugyanazon két pont **6.470,000** frttal kevesebb építési költséggel köthető össze, a kérdésben forgó, — a pécsi érdekelttség által véglegesen elfogadott vasut iránya a budapest-pécsi helyiforgalom álláspontjából megítélve, ugyanazon forgalom legyőzése mellett, a budapest-mohács-üzögghi, akár dunaparti, akár Sárviz menti vonalánál

üzleti értékben	4.548,080	frttal
építési tökében	6.470,000	»
összesen	11.018,080	frttal,

kereken

11.000,000 frttal

hátrányosabb.

Ez volna tehát ezen vasut előrelátható és számítható hátránya az ugyanazon cél felé törekedő más irányu vonalakkal szemben.

Lássuk azonban ennek tényleges és esetlegesen a pálya létesíthetését meggátló, vagy legalább is hátráltató körülményeit.

Miután ezen vasut létesítése, mint kamatbiztosítást nem élvező pálya építése vétetett kilátásba, — ennek okvetlen egyes nagyobb és biztos tömeges szállításra kell számítani. Vagy épen ezen szállitmányok kötelező biztosítására lesz szüksége, mielőtt annak építési költségére tőke találatna.

Ezen pálya forgalmi körében csakis egy oly vállalat van, melynek érdekében állván ezen vasut, egyuttal azon helyzetben is állana ama feltételeknek eleget tenni. S ez a vállalat az első szab. dunagőzhajózási társulat, mint a pécsi kőszéntelep legnagyobb birtokosa.

Azon viszonyból tehát, a melyben ez a kérdésben forgó vasuthoz állana, ítélhető legjobban meg a pálya s különösen annak dombovár-üszöghi szakasza, — mely már világforgalmi irányban nem állván, pusztán helyi és pedig főkép kőszén-szállítási érdekekkel bir csak.

Mindenekelőtt a dunagőzhajózási társulat ezen pályát a pécsi érdekeltség traceja szerint, ámbár az a kitünő és a pécsi hegységben található legtisztább és kénnélküli szenet tartalmazó »Vasasi« telepeken, melyek eddig pálya hiányában fel nem nyitattak, — vonulna keresztül, mégis csak nagy költségekkel használhatná, mivel a kérdésben forgó pálya, hogy a »Zobáki« vízvázasztót áthághassa, már mindjárt Üszöghnél kénytelen 1:80-hoz emelkedéssel kiindulni és ezzel »Vasas«-nál 11 kilométer távolban már a tenger felszine felett **278·0** méter magasságban érkezne meg. Holott pedig az aknaszák (Kranzloch) ugyanott mintegy 200 méter tengerfelszíni magasságban vannak.

A pálya ezen vezetése mellett tehát azon anomalia állana be, hogy a helyett, a mint az minden rationally berendezett kőszénbánya pályáknál alkalmaztatik, mikép a szállító pálya ugy helyeztetik el, hogy az aknaszák van mintegy 7 méterrel a sinek felett, hogy a kőszén-szállító kocsikba közvetlenül lehessen a bányakocsiknak buktatása által rakodni, — a helyett a bányakocsikat az aknából kiérkeztük után még mesterséges úton kellene mintegy 80—90 méter magasságba emelni, míg azok az állomásra feljutnának.

Ez a helyi körülményeknél fogva annyira ki nem vihető és annyira megdrágítaná a bányaüzemet, hogy a dunagőzhajó-

zási társulat kénytelen lenne, daczára annak, hogy a pálya bányái felett halad el, egy külön pályát építeni Üszöghig és szállitmányait 11 kilométer hosszban leszállitva, csak itten adni át a főpályának.

Hogy mennyi értékkel bir forgalmi tekinteteből a pálya ezen iránya a dunagőzhajózási társulatra nézve, — az már ezekből is kiderül, különösen hogy ha figyelembe vesszük, miszerint annak, — daczára hogy ezen vasut létesítéséhez valószínűleg nagyobb áldozatokkal kellene járulnia — mégis legalább 1.500,000 frtnyi beruházást kellene tennie, az üszöghvasasi szárny kiépítése által, hogy egyáltalában leggazdagabb és jobb telepeivel az áldozatokkal létrehozott fővonalat használhassa.

Hogy ezen helyzet fennforog, legjobban bizonyítja azon körülmény, miszerint a dunagőzhajózási társaság, mind a mai napig a vasut létesítésébe be nem folytott, bizonyos mennyiségű szállitmányok feladására magát nem kötelezte, sőt még csak a nyomjelzés eltűnő csekély költségeihez sem járult — holott pedig a létesítő bizottságban két főhivatalnoka czélzatosan bevélasztatott.

Sokkal súlyosabb azonban ezen forgalmi nehézségeknél a köszén elszállitására nézve az a körülmény, hogy annak továbbítása a hegyi vonal nehézségei folytán annyira megdrágul, mikép az Budapesten, a főfogyasztási piacon többé nem lesz képes a salgó-tarjáni, doroghi és a porosz köszénnel versenyezni, pedig a pécsi köszénnek Budapesten még áldozatokkal kell lábat vetnie.

Vizsgáljuk most már meg, hogy a pécsi köszénnek elszállitása az üszögh-dombovár-budapesti és az üszögh-mohács-budapesti vonalokon a tariffákban mily külömbiséget idéz elő.

Tanulmányunk folyamában láttuk, miszerint egy métermázsza teher tiszta elszállitási önköltsége Üszöghtől Budapestig Dombováron át, már **18'80** krba, míg Mohácson át **17'80** krba kerül.

Még sokkal kedvezőtlenebbé alakul azonban a szállitási díj, hogy ha figyelembe vesszük a két pálya forgalmi becsének külömbözetét.

A mint szintén fennebb láttuk, a kérdésben forgó vonal

forgalmi becse kereken **11.000,000** frttal rosszabb a mohácsi iránynál, azaz ennek, ezen összes kamataival többet kell bevennie, hogy hasonló pénzügyi eredményeket mutathasson fel, mint amaz.

A dombovári irány variábilis és szállitmányokra nehezülő évi kiadása, a felvett 300,000 utas és a 400,000 tonna teher szállításánál **227,404** frttal több, mint a mohácsi irányé.

Ha felveszszük, hogy egy személy továbbítása egy tonna kiadásait idézi elő, úgy a fentebbi többlet összesen 700,000 tonna ideális teherszállitmány költségeit emeli, — úgy hogy egy tonna Budapestre szállítása ugyanazon jövedelmezőség feltétele mellett Dombóváron át **32·5** frttal és egy métermázsáé pedig **3·25** krrel drágább lesz, mint a Mohács-Sárvíz-menti vonalon át.

Ez a költségtöbblet a Duna-gőzhajózási társulat által reményelt 3.000,000 métermázsa köszénnek Budapesten való elhelyezhetése esetében évenként

97,500 frtot

fog kitenni.

Felületesen tekintve ezen körülményt, azt kellene hinni, miszerint a fentebb kiszámított **3·25** krnyi szállítási többköltség nem birhat valami nagy befolyással a szén elhelyezésére; — tüzetesebben megvizsgálva azonban, csakhamar be fogjuk látni, miszerint az döntő befolyással lehet a budapesti piacz megszerzésére.

A pécsi köszén-nemeknek ma a budapesti piaczot úgy kell meghódítani és pedig még áldozatok árán is, — mivel azok úgyszólván semmi kelendősséggel sem birnak ottan. Ismert tény, hogy egy új cikknek és pedig oly cikknek, melynek hosszú idők óta a piaczot uraló hatalmas verseny-társai vannak, — egy új piaczra való bevezetése, a termelők részéről, csakis a legnagyobb áldozatok árán eszközölhető.

Kénytelen lesz tehát a Duna-gőzhajózási társaság, hogy egyáltalában pécsi szenét Budapesten eladhassa, — annak árát oly alacsonyra szabni, mikép abból a fentebb jelzett **3·25** krnyi szállítási többköltséget már nem engedhetné el.

Mit annál kevésbé is tehetne, mivel a sokkal olcsóbb termelési költséggel bíró és csak 123 kilométernyi, tehát az

üszögh-dombovár-budapesti vonalnál 96 kilométerrel rövidebb úton szállítandó salgó-tarjáni kőszénnel a versenyt csakis az erők teljes megfeszítésével vehetné fel. De ez esetben nézetem szerint, tekintve a pécsi kőszén kitünő minőségét, — győzedelmeskedne.

Említettem már, hogy a **3·25** krnyi különbség, úgy látszik, mintha nem birna döntő befolyással a szén versenyképességére, — ez azonban nem áll így. Azon esetben, hogy ha magánhasználatra, házi fűtés, főzés stb. szolgáló szén eladásáról volna szó, — nézetem szerint is ez a többköltség nem nyomna a latban semmit, mivel az évenként egy 100—200 vámmázsa kőszén fogyasztó háztartásban mintegy 4—8 frt többköltséget idézne elő, — tehát a magánhasználatra szolgáló szén ezen szállítási többlettel bátran meg lehetne veszély nélkül terhelni.

Ezen fogyasztók azonban egy nagy kőszénbánya-vállalat kombinációiban általában nagy szerepet nem játszanak, de különösen a pécsi kőszénnel épen semmi jelentőséggel sem bírnak, mivel ez a szén nagy kéntartalma miatt házi célokra nem lesz soha sem nagyban alkalmazható.

Másképen áll azonban a dolog a nagy iparvállalatok, úgy-mint gőzmalmok, szeszegetésekkel stb. stb. szemben, melyekre a pécsi kőszén egyedül reflektálhat. Ezek egész évi nagymennyiségű tüzelő szükségletüket offertek útján egyszerre biztosítják, s ily nagy tömegeknél a fentebb említett szállítási árkülömbőség az ajánlatok elfogadásánál már döntő befolyással bír.

A nagyobb budapesti gőzmalmok évenként mintegy 200,000 métermázsa kőszén fogyasztanak; ily összegnél az árkülömbőség már $3\cdot25 \times 200,000 =$ azaz **6500** frtot teszen ki. Mely összeg pedig egy iparvállalatnál az ajánlatok megítélése körül nagy szerepet játszik.

Hogy ez nem egyedül theoretikus számítás, bizonyítja azon nagyon megbízható forrásból meritett tény, mikép a dunagőzhajózási társaság az elmúlt évben egyik budapesti nagyobb gőzmalommal az egész évi kőszén szükséglet fedezése tárgyában már is nagy áldozatok árán alkudozásban állott, mely alkudozások métermázsánkénti **2** kr.-nyi árkülömbéségen, a mi a beszerzendő 200,000 métermázsa után mintegy **4000** frtot tett volna ki, majdnem meghiusultak, úgy, hogy a nevezett tár-

sulat azon czélból, mikép a budapesti piacon tért foglalhasson, kénytelen volt veszteséggel még ez összeget is elengedni.

A dunagőzhajózási társulat azonban még más veszteségeket is szenved a budapest-üzöghi vonalnak Dombováron keresztül való vezetése által. Elvesziti ugyanis a helyi forgalomban ma Pécsről és vidékéről Mohács és a hajózásra törekedő szállitmányokat. A mi pedig a nevezett társulatra, mint a mohács-pécsi vasut ez idő szerinti birtokosára nézve, nagy pénzbeli veszteséggel járna, még a mai állapotokkal szemben is.

A jövőre nézve pedig, ha felvesszük, hogy Budapestre csakugyan szállittatnék 3.000,000 métermázsza köszén és 1.000,000 métermázsza más egyéb szállitmány, a mely különben Pécs és hátvidékéről Mohács felé irányult, — a mohács-üzöghi 55 kilométer hosszú vonalon a következő haszonveszteség fog bekövetkezni.

A mohács-üzöghi vonalon egy kilométer ut és egy métermázsza köszén szállítása után 0·27 kr. papir szedetik be. Levonva ebből a pécs-barcsi vasut fentebb kiszámított 1879. évi tényleges vontatási többköltségét, a mi egy tonnakilométer után 0·0755 krt teszen ki, — minden métermázsza kilométer után $0·27 - 0·0755 = 0·1945$ kr. nyereséghiánylat lesz.

Tehát $4.000,000 \times 55 =$ azaz 220.000,000 métermázsza kilométer után $220.000,000 \times 0·1945 =$ azaz **427,900** forint szállítási bevételt veszítene a mohács-üzöghi vonal.

Ezek szerint tehát a dunagőzhajózási társulat, ugy mint köszénbánya-tulajdonos és ugy mint a mohács-üzöghi vonal ez időszerinti birtokosa, a mint kimutattam:

3.000,000 m. m.	szállítási többköltség	
	czimén	97,500 frt
4.000,000 m. m.	szállitmány illetékeinek	
	elvesztése czimén . .	427,900 frt
	összesen . .	<u>525,400 frtot</u>

fog a budapest-üzöghi vonalnak Dombováron keresztül vezetett iránya mellett veszíteni, mig ezen vasutnak Mohácsra keresztül, vagy a mohács-villányi vonal bármely állomásából kiindulva, Budapestre vezetendő vonal mellett, a fentebb érintett hátrányok és veszteségek teljesen kiküszöböltetnének.

Ez már egyedül eléggé bizonyítja, hogy a dunagőzhajó-

zási társaság jól felfogott érdekében, nemcsak hogy részt nem vehet ezen vasut létrehozatalában, de sőt befolyását, annak létesítése ellen érvényesíteni is tartoznék.

A dunagőzhajózási társaság, mint kőszénbánya-birtokos nem lévén érdekelve ezen irány mellett, elvesziti ez a vasut legbiztosabb támpontját, mivel meggyőződésem szerint ezen garancia nélkül építendő vasut építési tőkét csak azon feltétel alatt fog találni, hogy ha azon vagy a dunagőzhajózási társaság biztosít bizonyos nagyobb mennyiségű kőszénszállítmányokat, vagy az állam vállalja részvényeinek egy részét át.

Az érdekeltek által elvállalandó egyéb biztosíték itt számba sem vehető.

A mint láttuk, a Duna-gőzhajózási társulattól nem várható, hogy érdekeinek érzékeny károsítása mellett, különösen a pécsbarcsi vasuttal tett tapasztalatai után, ily garantiát vállaljon el.

A mi pedig az államot illeti, az valószínűleg csak ott fog terheket magára vállalni, a hol érdekelve van. Figyelembe véve, hogy az állam törekedése oda irányul, miszerint a budapest-fiumei független vonal létre jöjjön és befolyása alatt álljon, — ezen vasutnál csak is a fentebb jelzett irányból még hiányzó budapest-dombovári szakasznál van érdekelve, s meggyőződésem szerint csak is e mellett vállalna döntő befolyásának biztosítása érdekében kötelezettségeket magára.

Ezen vonalnak jövedelmezőségére nézve nehezítő körülmény lesz azonban, hogy ha azzal, a mint láttuk, a súlyos forgalmi viszonyú és internationalis értékkel nem bíró dombovár-zobák-üszöghi hegyi-pálya szerves kapcsolatba hozatnék, s így nem is hihetjük, hogy az állam ezen lokális értékű pálya terheit a budapest-dombovári világforgalmi pálya elvállalandó terheivel cumulálni volna hajlandó.

Ezen viszonyokból önként ered, hogy a dombovár-üszöghi vasut, mint a fővonal másod-, vagy harmadrangu szárnyvonala fog létre jönni, melynek költségeit az engedélyesek vagy érdekeltek egyedül lesznek kénytelenek előteremteni.

Annál inkább hiszem, hogy ezen szárnyvonal csak így jöhet létre, mivel tekintve, hogy az állam befolyását a budapest-dombovári vonalra nézve semmi áron sem adhatja fel, azon feltevésből kiindulva, hogy az állam nem hajlandó túlságos és

indokolatlan terheket magára vállalni, nincs meg annak a combinationnak lehetősége, hogy az a vonal ezzel egyesítve, mint budapest-üzöghí vasut engedélyeztessék s az egyik szakasz bevételi feleslege a másik szakasz hiánylatát fedezhesse.

Mindezek alapján meggyőződéseim ma is, hogy a »magyar délnyugoti vasutnak« helyes iránya csakis a Duna völgyében van megszabva, a budapest-fiumei csatlakozás létesíthetése céljából természetesen Simon tornyából kiágazólag egy fővonallal kapcsolatban.

Ez az irány — haladjon bár a Duna partján, bár a Sárvíz mentén, felkarolja, a mint jelen tanulmányban kimutatva vélem az összes, eredetileg kilátásba vett érdekeket, ugyannyira, hogy a mint láttuk, még a Pécs városi helyi érdek is nyerni fog olcsóbb szállítási költségek által.

Miután ez a vasut úgy terveztetik, hogy az egy fővonallal bíránd a Kapos vagy Kopán völgyén át Dombovára, még Eszterházy herczeg itt elterülő nagy birtokain is keresztül haladna, úgy hogy még ezen nagyon fontos magánérdek is bevonatnék ezen pálya érdekkörébe.

A pécsi érdekelttség tervezetében foglalt érdekekből elhanyagolva, csakis a kevés nemzetgazdasági fontossággal bíró dombvár-zobák-üzöghí szakasz helyi érdeke lenne.

Mindezek után csak azon óhajomnak kívánok itt kifejezést adni, miszerint a részletes tervezetek és költségvetések, valamint jövedelmezőségi számítások az érdekeltséget állításaim valóságáról meggyőznék és még idejében politikájuk megváltoztatására bírnák.

THALY EMIL.

KÖZGAZDASÁGI ÁLLAPOTAINK.*)

A közgazdasági eszmemozgalmak komoly napjait éljük. A társadalom minden rétege mozog; mezőgazdák, iparosok, kereskedők értekezleteket tartanak, s az ország legkisebb falujáig elható agitációt indítottak meg gazdasági érdekeik érvényre emelése iránt. Az értekezletekben felvetett eszmék az eszmecserék szárnyán nem csak tovább adatnak, hanem a sajtó s egyleti tevékenység terén újabbal is szaporíttatnak, s azok, a melyek a helyzetnek legjobban megfelelnek, vagy megfelelni látszanak, jelszavakként tűzetnek ki, s hangoztatnak országszerte.

E társadalmi mozgalom eszméinek árja átesapott közügyeink intéző köreibe is. A kormány s az országgyűlés sem maradhattott távol ez eszmemozgalmaktól; közgazdasági- és közművelődési állapotaink ott is élénk érdeklődés és tárgyalások anyagát képezik, tanujelül annak, hogy ez oldalról felfelé megindult mozgalom létkérdések körül forog.

Reám e mozgalom a keserű csalódásból felriadt s komoly veszély félelmétől megkapott ember első megrázkódásának hatásával bir. Látom, hogy anyagi és haladási érdekeink veszélyeztetésének érzete adta e mozgalomhoz az első lökést; de nem tudom még, hogy elcsüggedés avagy komoly tett lesz-e e mozgalom következménye.

Valóban aggályos helyzetben vagyunk. Mezőgazdaságunkat fenyegeti, sőt meg is támadta már az új világ, Oroszország és az aldunai tartományok versenye, s mezőgazdasági terményeink eddigi fő fogyasztójának, a német birodalomnak ellenséges vám-

*) »Magyarország közgazdasági és közművelődési állapottai.« Kiállítási tanulmányképen írta Keleti Károly. (Budapest, 1880.)

és vasuti tarifapolitikája; iparunk fejlődését gátolja az osztrák fejlett ipar versenye s egyáltalán a gyári termelés világversenye. Közművelődésünkre ónsúlylyal nehezedik az elszegényedés s az azzal járó apathia.

És e nehéz helyzettel meg kellene küzdeni annak a földbirtokos osztálynak, melynek nagy- és közép-birtokos része jóformán bitelezőinek kegyelméből él; kisbirtokos része pedig részben szintén adósságai alatt görnyed, s egyáltalán nincs, nem is lehet abban a helyzetben, hogy a válság csapásainak más irányt adhatna. És iparos osztályunk? kézműveseink egy jó része szintén pusztul, nagyiparosaink pedig csak helylyel-közzel vannak. A kereskedői osztály? az meg jórészt csak félig meghonosult elemekből áll; apró helyi forgalmat közvetít s az általános gazdasági pangás nyomása alatt áll s a magyar culturának számerejéhez mérve, alig számba vehető tényezője.

És hogy a sötét kép teljes legyen: e válságos gazdasági állapot s pusztuló félben levő társadalmi osztályok mellett ott van az állam, küzdve államháztartási hiányokkal, alig-alig képes arra, hogy a nemzet sorsa intézőinek minden jóakarata mellett is, hathatós segélylyel s támogatással lépjen közbe a válság visszatartására.

Közállapotainknak ily viszonyai között jelent meg Keleti Károlynak Magyarország közgazdasági és művelődési állapotairól a párisi közkiállítás alkalmából írt nagybecsű tanulmánya, melynek a »termelésről« írott részét akarjuk megismertetni a t. olvasóval.

Keleti könyve ugyan ezen kívül érdekes és tanulságos fejtegetéseket tartalmaz a termelést és gazdasági haladást előmozdító eszközökről is, de azokat mellőzzük, mert a mi célunkhoz, vagyis hazánk gazdasági állapotainak feltüntetéséhez a termelésről írt szakasz is elég anyagot ad a gondolkozásra s egyáltalán oly kép tárul elénk, mely komoly tevékenységre int ugyan, de csüggedni nem enged.

I.

A mezőgazdaságról szóló fejezet bevezetésében felveti Keleti a kérdést, hogy még mindig földmivelő ország vagyunk-e, avagy beléptünk-e a kulturállamok, az iparos nemzetek

sorába? E kérdésre a következőkben adja meg a feleletet: a nyugat-európai fejlettebb viszonyú nemzetek sorába nem helyezhetjük magunkat, mert az intensív művelésre sem annyi befektetni való tőke felett nem rendelkezünk, sem az okszerű gazdálkodás azon fokán nem állunk, mint a nálunk előhaladottabb nemzetek; de viszont a Kelet népeinek még alig használt s csak extensív művelt talajával sem rendelkezünk. Mi e kettő közé helyezve, sem annak tudományos s mesterséges termelésében, sem ennek természetadta ingyen áldásában arányosan nem osztozhatunk. E közép-állásunknál fogva tehát nem lehet ma már azt mondanunk, hogy pusztán földművelő állam vagyunk; de nem is áll érdekünkben, hogy azok maradjunk.

A mezőgazdaság végcélja az emberek élelmezésére, az állatok takarmányozására s az iparnak a földművelésből kerülő nyers anyagokkal való ellátására irányul. E végcél tekintetében az államok két osztályba sorozhatók. Egyikbe sorozhatók azok, a melyeknek gabnakivitelük van, másikba azok, a melyek gabnabehozatalra fordulnak. Mellőzve a tengerentúli országokat, u. m. Amerika több államát és Ausztráliát, Ázsiából brit Kelet-Indiát meg Japánt, továbbá az észak-afrikai államokat, azt találjuk, hogy Európából csak három államesoport sorozható az exportáló államok közé, u. m. Ausztria-Magyarország, Oroszország és az aldunai tartományok. Ha pedig az importáló országokat tekintjük, s a klimatikus vagy talajviszonyoknál fogva keveset termelő Svéd-Norvég- és Görögországot, valamint a hanyatlott gazdaságú Spanyolországot és Portugáliát leszámítjuk, azt találjuk, hogy a gabona-importra szorult államok sorában állanak nemcsak a legműveltebb és leggazdagabb, hanem egyuttal mezőgazdaságilag is leghaladottabb államok, u. m. Anglia, Francia- és Németország, Svájc, Németalföld és Olaszország s részben Ausztria is.

Az államok ime csoportosulása is megmutatja már az irányt, mely felé mezőgazdaságunkban törekednünk kell; annyi-val is inkább, mivel összes állami és társadalmi intézményeinkkel a nyugati kulturállamokra támaszkodunk; alkalmazkodnunk kell tehát mezőgazdaságunkra nézve is a kulturállamokban uralkodó mezőgazdasági rendszerhez.

A kulturállam szerepe nem vállalható el földművelő ország

által. Amannak viseljük költségeit, hogyan érhetnők be hát emennek a gabona nyers exportjából származó jövedelmeivel?

Különben is meg kell barátkoznunk a gondolattal, hogy a közel jövőben elvesztjük kétes dicsőségű szerepünket, hogy Európa egyik élelmezőjeként szerepeljünk.

A világ termelésében és gabona-forgalmában eddig is csak kis szerep jutott nekünk; hanem túlbecsültük azt. Csak Oroszország, az Al-Duna tartományainak és Amerikának versenye nyitotta fel szemeinket, hogy lássuk csalódásunkat.

Ma már tudjuk, hogy az egész világ évi termelése kenyérnek való gabonában (buza-rozsban) átlag 1045—1050 millió hectoliter, melyből Magyarországra 35—40 millió, vagyis alig 3—4% esik. Ugyancsak kenyérterményekben és lisztben a kereskedelmi egy évi világforgalom 2400—2800 millió forint értékű, miből az európai behozatalra 1230 millió forint értékű esik. Ausztria-Magyarország e forgalomban 33·7 millió frtnyi behozatallal és 93·6 millió frtnyi kivitellel vesz részt. Tudva levő, hogy Magyarország búzát s lisztet Ausztriába is exportál s így hazánk összes kenyértermény- és lisztkivitelét eddigi adataink szerint 75—80 millió frt értékűre vehetjük; vagyis hazánk Európa élelmi szükséglete fedezésében mindössze 6—6·5%-kal szerepel.

Világos tehát, hogy a közel 94%-ot képviselő más exportáló országokkal szemben Magyarország nagyobb befolyást nem gyakorolhat, valamint világos az is, hogy a nagy exporttal már is bíró országok, e még hiányzó kis százalékot is csakhamar magukhoz fogják ragadni.

Annyi bizonyos, hogy eddig is gabnakivitelünkben nem mezőgazdasági fölöslegünket vittük ki, hanem eladtunk annyit, a mennyit birtunk népességünk élelmezésének és mezőgazdasági fejlődésének rovására.

Legjobban megvilágítja ezt egy kis számbeli példa. Franciaország például termel évi átlagban 104·2 millió hectoliter búzát és 26·3 millió rozsot, ezen kívül importál kivitelének levonása után, búzában és lisztben 6·2 millió hectolitert, úgy hogy 36 milliónyi lakosságának egy-egy fejére átlag 3·7 hectoliter kenyértermény és lisztfogyasztás esik. Magyarország évi termése kenyérterményekben 35·5 millió hectoliter, levonva ebből

a gabonában átlag exportált 4·5 milliót, — de a netalán hiányos adatok helyreütése végett nem is reflectálva az exportált lisztre, mely az arányt még kedvezőtlenebbé tenné — esik 15·5 milliónyi lakosságunkra fejenként évi fogyasztásul átlag 2 hectoliter.

Ez egybevetés szolgáljon utmutatóul, hova kelljen fölöslegünket fordítanunk. Ezt pedig csak úgy eszközölhetjük, ha népünknek oly munkát tudunk szerezni, mely képessé teszi, hogy jobban élelmezhesse magát. Ilyen keresetet pedig csak az ipar biztosít.

Szakítanunk kell tehát azon balhiedelemmel, mintha hazánknek egyedüli üdve az exportban állana.

Eddig nem ismertük helyzetünket s így a hiedelem jogosult volt, hogy rendkívüli hivatás jutott számunkra Európa élelmezésében. Természetes versenytársainkat nem ismertük, mert az 1878. év előtti közkiállításokon találkoztunk ugyan délkeleti szomszédaink és Oroszország buzájával, egyszer s másszor buza-terményeikkel megjelentek az amerikaiak is; de azon kiállításokon mindössze a kvalitással ismerkedtünk meg, s java buzánkat egy ország se verte le; kitűnő lisztünkkel nagy tért hódítottunk egyre.

Fokozta bennünk a termelési képességünk határtalansága iránti hitet még az is, hogy a közelebbi évtizedekben közel másfél ezer kilométer termő földet hódítottunk meg osztályozásaink által a kulturának, s a használatba vett vető-, arató- s cséplőgépek a szűz föld gyors kihasználását s terményeinek piacra vetését előbb ismeretlen mérvben megkönnyíték.

Ma azonban az európai piacokon megjelent concurrentia, s a művelt külföld szemlélete kiábrándíthatott bennünket e balhiedelemből.

Ha csak Franciaországot nézzük is, azt tapasztaljuk, hogy ez ország borral s buzával is túlhalad bennünket. Nálunk átlag 2 millió, ott 6·8—6·9 millió hectare van évenként buzával bevetve. Mi legjobb esetben 25—30 millió hectoliter buzát aratunk egy éven át, Franciaország 104—105 milliót. Nálunk átlag 10 hectoliter számítható hektáronkénti termésül, Franciaországban 20—22 az országos átlag, de egyesek, még pedig nagy számban, 28—34, sőt 38 hectolitert is aratnak ugyanily területről.

Ime a különbség köztünk s egy kiváló iparos állam között. Egyáltalán az összes Európa államai közül csak két, szintén exportáló állam áll mögöttünk. Oroszország s a dunai fejedelemségek, amaz 7—8, ezek 8—9 hectolitert termelvén egy hektáron.

Ily körülmények között nem lehet kétség az iránt, hogy merre irányuljon közgazdasági politikánk. Nem szabad összes közgazdasági fejlődésünknek lehetőségét egy kártyán kockára tennünk, nem arra kell törekednünk, hogy export-állammá, hanem arra, hogy okszerű intézkedések által fejlesztett kereset mellett, tökétermelő iparos állammá legyünk.

Magától érthető egyébiránt, hogy ebből nem az következik, hogy hanyagoljuk hát el mezőgazdaságunkat, hanem éppen ellenkezőleg az, hogy emeljük azt a lehető legnagyobb tökélyre s a lehető legmagasabb jövedelmezőségre.

A kérdés csak az, hogy mikép történjék az? E tekintetben egészen helyesen utal Keleti Franciaország példájára. Franciaországnak se földje, se talaja, se földnépének munkaképessége nem különb a mienknél, sőt legtöbb tekintetben rosszabb. Klimája, több tengerpartnak lévén birtokában, valamivel előnyösebb, mint a mienk, de már a vizek zabolátlanságával s néha a szárazsággal csak úgy küzd, mint mi.

Nem ezen, hanem oly tényezőkben fekszik tehát az ő és a mi mezőgazdasági viszonyaink közötti különbség oka, melyek az emberi hatalom körén kívül nem esnek.

Franciaországban már a föld elkészítésében is tapasztalhatjuk a mi *more patria* gazdálkodási módunktól eltérő legnagyobb gondot, mely a mély művelésre való eszközök megválasztásában és a szükséges trágya megfelelő mennyiségének megadásában nyilvánul. A gazdasági gépeket, mint mi is tényleg tesszük, kezdetben szintén Angliából importálta, utóbb azonban maga szüksége szerint idomította át azokat, s oly tökélyre vitte a gyártást, hogy a külföldi versenyt legyőzte. Trágyázásra nemcsak az istálló-trágyát gondolják, s nemcsak a guanát veszik igénybe, hanem mesterségesen vegyészileg is előállítják azt. Vizeit nemcsak zabolázza, hanem áldozattal s leleményességgel meg is hódítja azok termékenyítő erejét. Ezeken is tovább megy, s nem éri be a jó műveléssel, hanem a mag-nemesítés-

hez is fog. Eredetileg a mag-nemesítés is az angolok kezében volt; de a mint a francziák ennek fontosságát felismerték, önállóan fogták kezükbe, s ma már a buza, árpa s egyéb vetőmag számos válfajával találkozni, melynek külön neve s oly nemes pedigreeje van, mint akár a versenylónak, vagy a legnemesebb fajú merino-juhnak.

Ebben fekszik annak az oka, hogy a francia gazda kétszer annyit termel egy hectáron, mint a magyar.

Igaz ugyan, hogy a francia gazdának tőke áll rendelkezésre, s az nálunk nincs. De Franciaországban sem az égből hullott az alá mannaként, hanem a nép szorgalma s takarékos életmódja és az ipar visszahatása folytán szerezte azt meg a francia gazda. Nálunk is tőkegyűjtést csak a mezőgazdaság és ipar kölcsönös kifejlesztése s egymásra való kölcsönös hatása tehet lehetségessé.

Magyarországnak iparos állammá kell lennie, mert ha exportgazdálkodásunkat folytatjuk, befektethető nagyobb tőkét nem gyűjthetünk: földjeink minél nagyobb kiszivattyuzására vagyunk utalva, s oda juthatunk a hová Palaestina, Görögország s nagyrészt Italia is jutott: talajunk kimerül.

Mezőgazdasági bajaink orvoslásának egyik főszere egyébiránt abban is állana, ha végre valahára teljesülne az, hogy gazdaságunkba helyes irányok hozatnának be.

Gazdáink legnagyobb előszeretettel a buzatermelést üzik, s háttérbe szorítják a rozs, az árpa, a répa s a rostos rővények művelését. A rizs- és komlótermelés is teret foglalhatna oly helyeken, a hol ezt a talaji s tökeviszonyok megengedik.

Egyáltalán el lehet mondani, hogy gazdáink a termelésben leleményességet nem mutatnak. A régi megszokástól még veszteségük árán sem akarnak eltérni. Pedig nem lenne szükség kizárólag a kenyértermények termelésére szoritkozniok, hanem ott a hol sikerrel eszközölhető, különféle kereskedelmi növények termeléséhez is foghatnának. E tekintetben fel is mutatható már több kedvező példa; így köztudomású, hogy hazánk némely vidékein a festő csülleng jó sikerrel termelhető, s az abból készített magyar indigo a párisi világkiállításon is elismerő figyelemben részesült.

Állattenyésztésünk, a földművelés ez édes testvére

is, érdekes világításban tünt fel a párisi világkiállításon; nagy és komoly tanulságok vonhatók le az ott látottakból.

Minden országnak megvan földrajzi fekvésének, klimatikai viszonyainak, leginkább pedig gazdasági természetének és modorának megfelelő egy vagy több alapja a különböző állatnemekből; de az okszerű tenyésztés és takarmányozás folytán itt sincs kizárva annak a lehetősége, hogy a megfelelő fajok ugyyszólván megalkottassanak.

Nálunk e téren a legmagasabb fejlődést kétségkívül a lótenyésztés érte el. Igaz ugyan, hogy milliókat áldozott az ország a lótenyésztés emelésére, de a siker nem is maradt el.

A nemzetközi lóversenyek bebizonyították, hogy a telivérekben a legkitünőbb anyagot birjuk szolgáltatni, s különösen a párisi világkiállításon kitünt, hogy a legkitünőbb s legtisztább arab vért ez idő szerint Magyarország lótenyésztése birja s Magyarország az, mely a gyors kocsilovat s a kitarató könnyű nyergest legjobb minőségben, s maholnap már kielégítő mennyiségben is szolgáltatja nemcsak saját monarchiabeli hadseregének, hanem a külföldnek is.

Mindamellett azonban lótenyésztésünk egyoldalulag haladt, mert jóformán hátramaradtunk az erősebb munkáslovak és a nemesebb carossier tenyésztésében. A nagy nemzetközi lótenyésztésben ugyan részünkre a könnyű lovak tenyésztése látszik kijelölve lenni; de Magyarország elég nagy, talaja, takarmánytermesztési képessége, sőt birtokosainak hajlamai is eléggé különbözők, e szerint hát nem kell feltétlenül meghódolnia a nemzetközi munkafelosztás hatalma előtt, hanem iparkodnia kell a nehezebb lófajok tenyésztésében is szerencsét próbálni s magához ragadni a babért.

Nem dicsekedhetünk a haladás ezen fokával a szarvasmarha-tenyésztés terén. Erre nézve elvként lehet felállítani, hogy minél fejlettebb gazdasági-kulturával, minél intenzívebb földmíveléssel s gazdagabb iparral bir valamely ország, annál inkább háttérbe nyomul ott az igavonómarha s helyébe lép a gazdagabban fizető tejelő marha vagy a husadó marha. Ez utóbbira látunk legtöbb súlyt fektetve Angliában, mely óriási hizó állataival első helyen áll. Tejelő marha tekintetében ott látjuk versenyezni a sik, de nedvdús legelőkben bővel-

kedő Hollandiát, a hegyes, de növénydús Svajczt s mindkét tekintetben ott küzd az első helyen s ugyszólván teremti új fajokat Franciaország.

Nálunk, a mi mezőgazdasági viszonyainkhoz mérve, még túlsúlyban az igásfaj van, mely extensiv gazdálkodásunk mellett izmos, csontos testével, gyors járásával silány takarmány mellett is meglehetősen erőben tartható s reánk nézve megbecsülhetlen kincs. Nem is kell nekünk e faj megváltoztatására, hanem igen is kell annak nemesítésére gondolnunk.

Ez a marhafaj a mi alföldünkre mintegy teremve van; az északnyugatról keletdélnek nyúló s északkeletről délnek kanyarodó hosszú kárpáti hegység némely vidékein azonban már a tejelő faj is nagy mérvben meghonosítható lenne.

Marhafajaink nemesítését a meglevő anyag kellő gondozásával eszközölhetjük legcélszerűbben. A francziák is csak elvéve hozták be Angliából s Svájczból egy pár kitűnő atyaállatot, melyekkel a lehetőleg megfelelő anyák után, folytonos szigorú megválasztás mellett, de egyuttal beltenyésztés alapján több határozott és állandó marhafajt létesítettek. A svájcziai is nem az anyagot változtatták meg, hanem szintén okszerű beltenyésztés által iparkodtak marhafajaikat megnevesíteni.

Juhászatunk eddigi főiránya a gyapjuterelés volt. Vannak ugyan az anyaország felvidékén s Erdély több vidékein tejelő juhászataink is; de ott is csak részben veszt a gyapjú jelentőségéből; hústerelésre azonban a birkáknál még nem tértünk át.

A magasabb culturájú államokban, Angliában s Franciaországban már a juhtenyésztésnél is az élelmezés, a hústerelés lép előtérbe. Egyelőre még mi maradhatunk az eddigi gyakorlatnál, de figyelemmel kell már a hústerelésre is lennünk.

Sertés tenyésztésünkben eddig a zsírtérelés volt a fő. E tekintetben Európa egyik sertésfaja sem versenyezhet a mi sertéseinkkel. A kereslet azonban főleg a hús felé irányul. Ezt az irányt szem előtt kell tartanunk, s sertés tenyésztőink nagy része bátran szakíthat az eddigi iránynyal s áttérhet a hústenyésztésre.

Egyáltalán nálunk a hústerelés kimondhatatlan hátra van. Az idei május havában a Budapest főváros élelmezése

íránt tartott enquében a kihallgatott szakértők csaknem egyhangulag oda nyilatkoztak, hogy a fővárosban elfogyasztott húsnak 5—10%-ka kitünő minőségű, 15—30% közép minőségű, a többi rosz. Ez a tény magában véve eléggé bizonyítja, hogy nálunk az állattenyésztésnek a jövőben a hústermelésre az eddiginél nagyobb gondot kell fordítania.

II.

Erdőterményeink méltó elismerésre találtak a párisi világkiállításon is. A kiállításon megjelent nemzetek között az első sorában állottunk velük. S ez igen örvendetes tény, mert az erdőterményekben nemzeti vagyonunk egyik legbecsebb kincse fekszik, nemcsak a bennük rejlő értéknél, hanem az erdőnek a klimatikus viszonyokra való hatásánál is. Bár nem lehet tagadni, hogy ez utóbbi tekintetben az egymásra következő száraz és esős évek czáfoló okot szolgáltatottak azok ellenében, a kik az erdőknek a klimatikus viszonyokra vonatkozó irányozó hatását vitatták; annyi azonban bizonyos, hogy az erdők letarolása által a talajnedvesség mindenesetre kevesbedik s ez a csapadékokat is kevesbiti, s a mi a fő, a koronáiktól megfosztott kopár hegységeken minden akadály nélkül rohanhat alá a víz, s ezért az erdők elpusztítása e szempontból is kár.

És mi ennek daczára is pusztítottuk erdeinket; pusztítjuk századok óta s különösen pusztítá azokat a mult évtized szédelgő vállalkozása.

Az erdőkezelésben nálunk főleg csak az állam és az alapítványok erdei kezeltetnek okszerűen, a magán gazdaságokban azonban kisebb-nagyobb kivétellel nagyrészt el vannak azok hanyagolva. Ez utóbbi tekintetben főleg az erdőtörvény hiánya okozta a bajt. Az erdőtörvényt megkaptuk; de tartani lehet tőle, hogy a törvény drákói szigorú intézkedései nem fognak kellően foganasítottatni.

Pedig az erdeinkben üzőtt vandál gazdálkodás szempontjából szükség lenne rá. Az még csak hagyján, hogy itt-ott tulságos vágások tapasztalhatók; azonban a kapzsi oktalanság, mely pillanatnyi haszonért feláldozza egész nemzedékek, egész vidékek jólétét, s az orgyilkos pusztítás, melyet láttatlanul, de állan-

dóan az erdőt lakó köznép elkövet: az bűn. A kecskepásztor oláh, a marhát legeltető ruthén, a birkás tót, a faizás és legeltetés szolgálmánya czímén jár-kei az erdön, irtva, vágva, háncsolva, felgyujtva egyes fákat s egész erdőrészeket, csak hogy barmának egy darabka legelőt kerítsen, nem gondolva vele, hogy egész erdőrészek kötöttsége fogy vele s csenevész el általa. Még székelyeinket se vehetjük ki egészen e megrovás alól, kik az erdőt, melyre nagyrészt utalva vannak, szintén nem tudják kellően megbecsülni. Talán nem pusztít a székely oly erőszakosan, mint az említett honfitársak, de azzal, hogy azt az ezer meg ezer fiatal fenyőt, melyet évről évre semmit sem őrző kerítésnek rendszertelenül levág, hogy télen át felfűtve, tavasszal újjal pótolja, csak satnyítja az erdőt.

Nincs ugyan módunkban, hogy az állam ott, a hol szükségesnek tartja, a magánerdőket magához váltsa, mint ez Poroszországban történik. Azonban viszonyaink között, ha rendet akarunk erdészetünkbe hozni, mellőzhetlen az, hogy az egyes birtokos meg legyen szorítva a saját érdekén kívül, az ország érdekeire is befolyással levő erdőbirtokának korlátlan használatában. Viszont oly esetben, midőn valamely erdő véderdőnek nyilvánítatik, főleg ha elpusztult területnek újra beültetéséről van szó: a költségekhez az ország, vagy az érdekelt vidék is járuljon. Arra sincs módunk, hogy az erdei szolgalmakat állami úton megváltssuk; de a kihasználást korlátoznunk kell.

Erdőterményeink értékesítésénél egyelőre főleg az exportra vagyunk utalva; az export e téren indokolt is, czélszerű is, sőt annak még fokozása kívánatos.

Francziaország, Olaszország, Németország, Spanyolország, Portugallia, Hollandia, Dánia itt-ott kerti műveléssé fajult erdészetük mellett is importra szorultak. Az erdei terményekben tehát Európában csak két concurrensünk van: Svéd- és Norvég-, meg Olaszország. De az előbbinek faterményei immár fogytán vannak, az utóbbinak erdei pedig nem bírnak oly tulajdonsággal, melyekkel komoly és veszélyes versenyzőül léphetne föl velünk szemben.

Ujabban azonban itt is Amerika concurrentiája Angliában, Afrikáé Francziaországban, Boszniaé és az aldunai tartományoké meg Közép-Európában fenyeget bennünket. De ezen versenynyel

is megküzdhetünk gyors növekvésű, változatos s kitűnő minőségű fanemeinkkel.

Erdei termékeinkkel tehát iparkodjunk minél sűrűbben megjeleni az európai piacokon, hogy megszűnjék az az állapot, hogy e becses kincsünk jó része lábán korhadjon el.

De mindamellett nem szabad felednünk azt sem, hogy valamint a mezőgazdasági termények kivitele, úgy az erdőtermények exportja sem mutat gazdasági fejlettségre s nem hoz nagy vagyonosságot.

Iparkodnunk kell tehát e téren is, hogy ha már fennforgó viszonyaink között exportra vagyunk utalva, legalább ne vigyük ki a nyers tűzifát ipari viszonyaink szegénységi bizonyítványaként.

Meg kell hát honosítani az erdei ipart. Magán gazdaságaink, úgy látszik, nem birnak kellő érzékkel ez iránt. De ha a mi magán tulajdonosainkban nincs meg erre a kellő kezdeményezési hajlam, ha nincs vállalkozó szellemük, mint nem volt arra sem, hogy terményeikkel, mint tették azt Ausztria nagybirtokosai, Párist meglátogassák: ám ragadja meg a kezdeményezést az állam.

Nem is vagyunk immár e téren sem minden kezdemény nélkül. A párisi világkiállítás is megmutatta, hogy az egyszerű s fűrészelt árútól a parkettig, a nyers dongától a remek hordóig az erdei iparnak nemcsak anyaga megvan, de van hozzá munkaerő s értelmiség sem hiányzik. Csak kettő hiányzik: a tömegesebb vállalkozási szellem és a tőke.

De addig is, míg ez irányban haladhatunk, közgazdasági politikánknak arra kell irányulnia, hogy az export megkönnyíttessék. S e tekintetben vajmi sok a kívánni való. Németország visszataszít vámpolitikájával s vasutaink nyomják erdőterményeink értékesítését helytelen tarifátételeikkel. Valóban igazán mondja Keleti, hogy egynémely hazai vasuttársulat oly tarifapolitikájával kell küzdenünk, mely minden más országbeli terménynek előnyt ad differential tételeiben a magyar fölött.

Az erdészeti után térjünk át Keleti könyvének a szőlőszetről és borászatról szóló szakaszára.

Magyarország áldott borvidék, melynek természeti előnyeivel csak kevés ország mérkőzhetik, túl egyik se szárnyalja.

Némely szőlőink talaja unikum; vannak szőlőfajaink, melyek klimatikus viszonyaink hosszú befolyása alatt annyira sajátunkká váltak, hogy utánuk oly bort szűrhetünk, mely ritkitja párját széles e világon s ezen kívül a külföld bármelyik szőlőfaját meghonosíthatjuk, mindeniknek találván megfelelő fekvést, földet és meleget.

És mindamellett is e gazdag kincsünket nem használtuk ki kellőleg. Termelésünk nagysága iránt is sokáig csalódásban éltünk; csak az újabbi szőlőszeti statistika mutatta ki, hogy évi bortermelésünk 5—15 millió hectoliter körül inog.

A bornál is ismétlődik az, a mit a gabnatermelésnél mondtunk. Ha nincs termés, inség fenyeget, ha van, de a külföldnek nem igen kell, potom áron vagyunk kénytelenek elvesztegetni. Avagy kell-e indolentiánk bizonyítására szomorúbb tény, mint az, hogy az 1878. évi bő bortermést, hordó hiján, nem voltak képesek bortermelőink elhelyezni; pedig Magyarországon millió tonna számra van a hordó-dongának való fa.

E bajainknak egyik főoka az, hogy szőlőtermelés és borkezelésben nincs meg a kellő munkafelosztás. Bár nyelvünk az európai nyelvek között a legtisztábban fejezi ki a bortermelésben rejlő földművelési és ipari elemet, a szőlőszet és borászatot, külön szóval jelölve meg mindegyiket, mind a mellett egy nagyobb bortermelő nemzet se vegyíti annyira a kétnemű foglalkozást, mint mi. Nálunk minden kisbirtokos és kapás nemcsak maga ülteti, nyesi, kapálja, szüreteli szőlejét, hanem maga szüri, festi borait is. Ily körülmények között rendszeres bortermelésről, kezelésről és termelésről szó sem lehet.

Igy minden erőlködések mellett sem sikerült a külföldön állandó borpiacot nyernünk. És pedig Keleti szerint két okból; először: mert soha se tudtuk termelésünket rendszeresen és borvidékenként bemutatni és megismertetni a külföldön; másodszor: mert néhány műkedvelő fellépett ugyan kitűnő anyagú, gondosan kezelt egy pár palaczk finom borral, de ha ugyanabból többet kértek, vagy nem tudott adni, vagy ha elfogadta is a megrendelést, nem tudta lelkiismeretesen teljesíteni azt.

E baj mindaddig meglesz, míg összes szőlő- és bortermelésünk gyökeres reformon nem esik át, s míg a szőlőszet határozottan külön nem választatik a borászattól. El kell jönni az

időnek, hogy a nagy borkereskedő, vagy a pincze-egylet tövén veszi meg a szüretet, vagy legfeljebb a mustot s a borkezelést már itt kezdi meg és nagy pinczéiben elegyítve, simítva, palaczkéretté téve borait, így bocsátja a hiteles czég és megbízható, igazi név alatt áruba.

Életbe kell bát hívunk a Korizmics László által javaslatba hozott boresarnok, vagy pincze-egylet intézményét. De szükséges továbbá, hogy állami közegek közbejöttével szakértők által állapittassanak meg borvidékeink, konstatáltassék, hogy mely vidéknek miféle venyige felel meg legjobban; törekednünk kell, hogy csak egyidőben érő szőlőfajok neveltessenek egy-egy hegyvidéken s azon szőlőfajok, melyek más-más jellegű bort adnak, a szüretelésnél elkülöníttessenek.

Csak ha olykép megvetettük borászatunk alapját idebenn, csak akkor mehetünk ki a siker kilátásával külföldre is és akkor, ne tartsunk tőle, lesz is kelete borunknak, csak termelni tudjunk annyit, a mennyi kívántatni fog.

III.

Az ipari termelés állapotáról szólva, előre kell bocsátanunk a bányászatot, mert igaz ugyan, hogy a bányászat, mint ilyen az őstermelés egyik nemét képviseli, de annak egyik, hogy úgy mondjuk leánya, a kohászat igen fejlett iparág, mely kész gyártmányaiban a legkomplicáltabb géprészeket szolgáltatja, s öntvényei némely részével a műipar terére is átcsap. A párisi világkiállításon is együtt voltak a bányászat és a kohászat terményei bemutatva.

Az arany és ezüst, mint értékmérők s a drága kövek, mint az emberi hiuság tárgyai megtarták ugyan fontosságukat a bányászatban is, de fontosságra nézve határozottan följük emelkedett a kőszén és a vas.

Nekünk a kőszén és a vas tekintetében nem kedvezett a természet. Vannak gazdag vastelepeink, de hiába keressük közelében a kőszén. Vannak széntelepeink, de nincs közelükben az általuk olvasztható érc. S a mi szenünk van is, legnagyobb részt silányabb minőségű barnaszén, mely koholásra alkalmatlan lévén, nem engedi kifejteni azon hőfokot, melyet a haladottabb kohászat mai állása igényel. Mennyivel másként van ez a britt

szigeten, a hol a vas és a kőszén ugyszólván egy ágyban fekszenek!

De azért nem kell kétségbe esnünk. Nem szükséges küzdenünk az angol tömeges és a belga olcsó termelés ellen; ki-sértsük meg minőségi harczzal. A bessemer-aczél gyártás fogásait mi is megtanulhatjuk; a Siemens-féle tüzelőt mi is alkalmazhatjuk. Nem szükséges tehát drága kobalt- és nikkkel-érceinket nyersen Angliába küldetünk, s vaskövünket a sziléziai olvasztókba szállitanunk.

Igaz ugyan, hogy nincs tőkénk, nincs eléggé sűrű népességünk. Ámde hozzánk kell vonni azt a külföldről. Védvámra ugyan nincs szükségünk: de szükséges, hogy a hazai szükségletet, a mennyire lehet, hazai termeléssel fedezzük.

Hogyan állunk azonban a szó szoros értelmében vett iparral; ez a kérdések kérdése!

Nincs tér közgazdasági életünkben, mondja Keleti, melyen a nézetek merevebben szemközt állanak, mint az iparra vonatkozólag. Vannak, kik máris az iparos államhoz közel állónak képzelik országunkat; míg mások az ipar meghonosulásának még lehetőségét is tagadják. Némelyek a kézműiparnak, mások a gyári iparunk jósolnak hazánkban jövőt. Némelyek csak a mezőgazdasággal kapcsolatos iparágaknak, mások meg már a pamut-iparnak is biztos jövőt prognostizálnak.

Ilyen ellentétesek a nézetek az iránt is, hogy mikép kellene az ipar egyes nemeit meghonosítani. Némelyek kormánysegélytől, a védvámoktól, mások az öntevékenységtől és a cooperatiótól várnak mindent.

Az általános tudat, hogy Magyarországnak felvirulásához fejlett iparra is szüksége van, évtizedek óta a nemzet közvéleményének óhaja. S ehez képest már első parlamenti felelős kormányunk közvetlen segély- és előlegnyújtás, adóelengedés s ipariskola felállítása által törekedett az ipar emelésére s csakugyan ebben az időben és az azt megelőzőtt védegyleti mozgalom folytán több oly gyár alakult, mely még ma is virágzó vállalatot képez. Sőt az osztrák uralom sem tehetette, hogy e téren legalább a törvényhozási utat ne egyengesse. Így keletkezett már 1854. évben az ipartörvényjavaslat, mely 1860. évben fő elveire nézve törvénynyé is vált. A czéhrendszer meg-

szüntettetett, a remekelés eltöröltetett s valamennyi képesítettnek szabad verseny biztosított.

Az újabb keletű magyar ipartörvény az illető ipar megtanulásának semmiféle igazolását nem kívánja; csak hogy nem rendelkezvén elég szabatosan a feloszlott céhek helyébe lépendő másnemű ipartársulatról, se nem szabályozván az ipari segéd-személyzet és vállalkozók közötti viszonyt, oly zavart s zabolátlanságot eredményezett, melyből ipari haladásunkra nézve üdvöslendületet hiába várunk. Pedig az iparos életben a szabadságon kívül rendnek is kell lenni, mely a szabadságot engedi ugyan működni, de nem engedi meg, hogy vele visszaéljenek; kézműves osztályunknak a korlátlan szabad ipar kétségkívül sokat ártott, de bajainak kutforása nemcsak az; a fő az iparos osztály indolentiájában, rendezetlen viszonyainkban s a haladási érzék hiányában fekszik.

Az, hogy nekünk iparra van szükségünk, kérdés tárgyát sem képezheti; kérdés az, hogy mikép fogjunk iparunk felvirágoztatásához.

Viruló iparhoz szükséges: nyers anyag, segéd-anyag, népesség, tőke s hitel.

Nyers és segédanyagoknak bővében vagyunk. Népanyagunk is van, csak ne tekintsünk az alföldre, mert az nem iparos vidék, hanem tekintsünk észak felé, hegyes vidékeinkre, melyek iparra vannak hivatva. Tőkénk s hitelünk is lesz, csak komolyan kell látni a munkához; a pénzes nyugot: Anglia, Franciaország, mely a tengeren túli államokban a szédelgő vállalatokban oly sok milliót elvesztett, szívesen hozza hozzánk tőkéit, ha látja, hogy nálunk szilárd alapon nyugvó vállalatokba helyezheti el pénzét.

Ki fejtse hát ki az iparteremtő tevékenységet, az érdekeltek, a társadalom, avagy az állam?

Ha komolyan vesszük helyzetünket, mind a háromnak megvan a maga fontos szerepe.

A kézművességnek megvan a maga szerepe ott, a hol az egyéni képzelet, a műgond szükséges; a gyáriparnak a tömeges termelésben.

Mindamellett túl vagyunk azon a koron, midőn a kézművesek erősítése a hazai ipar önállósítását jelentette, — ma az

országos ipari tevékenységnek főleg a gyáripar meghonosítására kell irányulnia.

Ezzel azonban nincs had üzenve a kézművességnek, hanem sürgettetik a helyes munkafelosztás. Maradjon meg a kézműves iparnak, a mi mai nap is birodalmába tartozik, és ebben nyersen állami támogatást; a teret azonban, a hol a gyáriparral nem versenyezhet, engedje át annak.

Az állam szabályozza a munkásviszonyokat, gondoskodik a kellő szakoktatásról s intézkedik a hitelviszonyok lehető előnyös szervezetéről; a mi ezen túl van, az a társadalmi tevékenység körébe tartozik.

Az állam egyes iparosokat, iparos társaiknak megrontása nélkül nem segíyezhet. Másképp áll azonban a dolog a nagy gyáriparral, melyet még létre kell hozni. Itt már indokolt, hogy a vállalkozót is keressük s azt oly kedvezményekkel kecsegtessük be, hogy a kezdet nehézségeivel megküzdhessen.

Mi a szövő és fonó ipar termékeiből évenként 50—60, a selyemárúkból 40—50, a bőripar terményeiből 15—20, a vas-, aczél- s fémárúkból, nem szólva a vasuti felszerelésről, 25—30, gépekből 6—8, különféle apró árúkból 25—30 millió értékűt hozunk be külföldről. Ha ezen ipari szükségnek csak harmadrésze termeltetnék is benn az országban, 60—70 millió forintot takaríthatnánk meg nemzeti budgetünk számára.

Az iparos mozgalom, mely országszerte megindult, nem divatos áramlat ezuttal, hanem a szükségérzet kifolyása. Hanem hiányzik benne az összhang, az erő, a tervszerűség.

Az iparfejlesztés hosszú évek munkáját képezi s megvalósítása milliókkal jár; de tisztában kell lennünk vele, hogy ez irányban dolgoznunk kell, s hogy e milliók alól ki nem vonhatjuk magunkat, ha azt nem akarjuk, hogy a politikailag független Magyarország anyagilag tönkre ne menjen.

*

Ime megismertettük Keletinek termelési viszonyainkról mondott nézeteit.

Komoly helyzetből levont komoly következtetések ezek. Némelyekkel azonban meg kell toldanunk azokat.

Közgazdasági bajaink javítására tervszerű organikus működésre van szükségünk.

A javítást kezdenünk kell már a családban, okszerű takarékoság és a magán gazdaságokban tervszerű komoly tevékenység által.

Rendeznünk kell a társadalmi tevékenységet az egyleti élet s szövetkezés kifejlesztésével.

Összhangba kell hoznunk a társadalmi tevékenységet a községi, megyei s állami tevékenységgel.

Az utóbbi időben, különösen az 1879/80. évi országgyűlési ülősszak alatt sok történt e tekintetben. Az országgyűlés s a kormány felismerték a helyzet veszélyes voltát s nagyobb szabású intézkedések történtek a közgazdasági politika terén. Mindenekelőtt a múlt évihez képest nagyobb összegek szavaztattak meg a földművelési érdekek előmozdítására; a vasutaknak államosítása tetemesen előhaladt; a déli vasut egyik kiágazása megvétetett, a tiszavidéki vasut államivá tétetett, a budapest-zimonyi vonal kiépítése megkezdett s a helyi érdekű vasutakra vonatkozó törvény meghozatott. Nagy előhaladás történt a vízi utak szabályozása terén is. A Duna gönyői ágának szabályozása megkezdett, a lánczhajózás intézményének meghonosítása kezdeményeztetett s a mi a fő, a Tisza-szabályozás szerencsés befejezésére oly összegű kölcsön szereztetett, mely mellett valószínűleg lehetséges leendő e nagy művet befejezni.

Az adótörvényhozás is némely oly intézményt mutatott fel, mely az államkincstár helyzetén könnyít, s az adók terheit arányosabbá teszi. A luxusadók eltörlésének megvan az a jó következménye, hogy az ipar némely ágai megszabadultak egy nagy tehertől s adórendszerünkben kiesett egy adóztatási fél rendszabály. A cukoradó-novella először szaporítja az államjövödelmeket, másodszor megszünteti azt az aránytalanságot, mely a sajtókra s a diffuseurökre berendezett gyárak között előállott.

Figyelemre méltó egyébiránt az az álláspont is, melyet kormányunk és az országgyűlés a mezőgazdák és az iparosok congressusaiból kiindult mozgalommal szemben elfoglalt. A mezőgazdák s iparosok vérmes reményei nem teljesültek ugyan mindenben, de üres kézzel sem bocsáttattak el. Az ipartörvény revisiója munkában van s remélhető, hogy keresztül fog hatolni az az eszme, hogy a közgazdasági ministerium minden

ontosabb actusaiban az országos gazdasági egyesület meghallgatása után jár el.

Hasonlóan örvendetes haladás mutatkozik a társadalmi tevékenység terén is. A megyei gazdasági egyesületek mindinkább terjednek s remélhető, hogy rövid idő alatt nem lesz megye, melynek gazdasági egyesülete ne lenne. A vidéki gazdasági egyesületeknek szövetkezése s az országos gazdasági egyesületbe való egyesülése szintén közel áll a befejezett tényhez. Ez által remélhető, hogy a gazdasági egyesületek tevékenysége egyöntetűbb s sikeresebb lesz. E téren egyébiránt a legérdekesebb kezdemény az országos gazdasági egyesület védnöksége alatt álló és az egyesületből kiindult szövetkezeti mozgalom. A különféle hitel- s termelési szövetkezetek, melyeknek létesítésén fáradozik az egyesület, egy új elemét hozhatják be a vállvetett tevékenységnek. Valóban alig lehet gyakorlatibb dolgot képzelni, mint azt, hogy egy község, egy vidék lakosai összeállanak, szövetkeznek, hogy pincze-egyletet, sajtókészítési telepet stb. alakítsanak. Az eszme helyes, érdekekkel nézünk elébe, hogy annak gyakorlati megvalósítása mily mérvben sikerülend.

Hasonló irányban indult meg az iparfejlesztő mozgalom is; bár kevesebb eredményt mutathat fel eddig, mint a gazdák mozgalmái. E téren is az egyesülés s szövetkezés körül mozog a kezdeményezés és alkotás; azzal a különbséggel azonban, hogy a gazdák mozgalmát maguk a gazdák, az iparos érdekek előmozdítását pedig a maecenások buzgó serege irta zászlajára. Nem is igen lehetett máskép. A mi iparos-osztályunk nem áll a műveltség azon színvonalán, hogy saját kebeléből emelkedhetnének elegenden olyan férfiak, a kik az iparos érdekek szószólóivá lesznek. Ily körülmények között tehát azoknak kellett az iparos érdekek képviselőtét kezükbe ragadni, kik bár maguk nem iparosok, de át vannak hatva azon nagy fontosságtól, melylyel az iparfejlesztés hazánkban bir. Mi is abban a nézetben vagyunk, hogy az iparfejlesztésnek körülményeink között felülről kell megindulnia. Sajátságos viszonyaink között magának az államnak sem kell visszariadnia, hogy az ipart adókedvezményekkel stb. erősbitse. Nagyot lendíthetne egyébiránt, különösen a gyáripár meghonosításán a tőkepenzesek vállal-

kozása is, különösen most, midőn a tőke bőségben van: kívánatos lenne, ha e téren kezdeményezőként lépnének fel azok, kiket születés, állás, befolyás oly polczra helyezett, a honnan bizalomgerjesztőleg hangzik el a kimondott szó. A pénzpiacz rendesen bizonyos áramlatokat követ. Most divatban vannak az állami és az állam által garantirozott vállalatok papirjai. Ez az áramlat azon vállalati szédelgés szüleménye, mely az 1874. évi tőzsde-válságban érte el tetőpontját. Akkor minden, még a legszédelgőbb vállalat sikere is talált hívókra. A kiábrándulás megfélemlíté a tőkepenzeseket; ma a legszolidabb vállalattól is félnek, ép azért iparkodik mindenki megtakarítását állami értékekben elhelyezni. Ez oly anomalia, mely soká nem tarthat; el fog következni, valószínűleg nemsokára elkövetkezik az az idő, midőn a tőkepenzeseknek a magán ipari vállalkozástól való félelmük elenyészik s megnyitják erszényeiket szolid ipari vállalatok létesítésére is. Nekünk ezt az alkalmat kell jól felhasználnunk, s ha sikerülend a kedvező alkalmat kedvező időben megragadnunk: iparunk fejlődése rendkívüli haladást tehet.

Midőn e sorokat írjuk, e téren még figyelemre méltó mozgalom nem indult meg; bár a magyar vasuti bank, mely a helyi érdekű vasutak létesítésén kívül a közgazdasági vállalkozás előmozdítását is feladatául tűzte ki, oly intézetté alakulhat, mely e téren is örvendetes lendületet idézhet elő. Meg vagyunk azonban győződve, hogy az ipari vállalkozásnak fel kell virulnia Magyarországon is, mert lassan-lassan mindazon tényezőkkel rendelkezni fogunk, a melyek mellett az ipar nálunk is kifejlődhetik s megizmosodhatik.

Ahhoz azonban, hogy a magyar mezőgazdaság olyanná váljon, mint Nyugot-Europa míveltebb államainak mezőgazdasága, hogy az ipar meghonosítása iparos állammá tegyen bennünket, szükséges, hogy köznépünk, közép és felsőbb osztályaink benn a családban, s künn a társadalmi tevékenységben az eddiginél helyesebb és egészségesebb irányban haladjanak. Számítani, a jövedelmek és kiadásokat összhangban tartani, dolgozni s takarékoskodni: ezek azon jelszavak, melyeknek minden osztályú magyar családban jelszóvá s valósággá kell lenni; mert csak ez adja meg a közgazdasági tevékenység alapját.

És társadalmunknak is át kell alakulnia. A mi mostani társadalmunk osztályok mozaikszerű conglomerálása. A földbirtokos osztály egymagában elzárt kasztszerű állást foglal el az iparos s kereskedő osztálylyal s ez viszont azzal szemben. Ez izoláltság mellett valamint nincs organikus társadalmi szövetkezetünk, úgy nincs organikus társadalmi tevékenységünk sem. Mondhatni, alig van Európában állam, a hol a földbirtokos, az iparos és a kereskedő osztály között oly válaszfal léteznék, mint nálunk! Ha a mi földbirtokos, kereskedő s iparos osztályunkat vesszük, mindegyiket a maga egészében, a kettőnek szemlélete azt a benyomást teszi ránk, mintha nem is egy nemzetből valók volnának. Ily körülmények között a kettő között alig van közös társadalmi érintkezési pont s így hiányzik a kölcsönös hatás is. Pedig egy államban magas cultura csak úgy és akkor fejlődhetik ki, ha a különféle életfoglalkozásokhoz tartozó osztályok kölcsönös hatással vannak egymásra.

E hiányon kettő segít. Először az, ha földbirtokos osztályunk megszűnik a rög iránt oly előszeretettel viseltetni, hogy ha csak nincs rá kényszerítve, gyermekét sem iparos, sem kereskedői foglalkozásra nem adja. A másik az, ha iparos s különösen kereskedő osztályunk jobban simul a magyar nemzetiséghez s nyelvében s szokásaiban iparkodik magyar lenni. Ily átalakulás mellett lehetséges leend a különféle társadalmi osztályok kölcsönös összhatása. És ha még ezekhez járuland az, hogy főrendieink, a kiknek vagy név, vagy vagyon, vagy befolyás jutott osztályrészükül, ez előnyös helyzetüket közhasznú irányban használják ki: társadalmi, gazdasági s közművelődési haladásunk utjai egyengetve vannak.

DOBNER RUDOLF.

ADATOK

MAGYARORSZÁG GABNAKIVITELÉNEK KÉRDÉSÉHEZ

AZ UTOLSÓ ÉVTIZEDBEN.

— Különös tekintettel a tarifviszonyokra. —

(A magyar tudományos akadémia által a Lévy-díjjal kitüntetett pályamű.)

I.

Közgazdasági állapotaink és céljainknak, valamint a világforgalom versenyharczában rendelkezésünkre álló eszközöknek elfogulatlan felismerésére alig bir, gazdasági fejlődésünk más fokát tekintve, kérdés reánk nézve nagyobb fontossággal, mint azon sokszor felvetett, sokszor tárgyalt, de kellő figyelemmel és terjedelemben még ritkán taglalt kérdés megoldása: mily viszonyok állanak fenn nyersterményeink, különösen gabonánk kivitele tekintetében, haladást vagy hanyatlást kell-e tapasztalnunk e téren, mely okok idézik elő a jelentkező viszonyokat és mik a teendők, melyek ez irányban reánk várnak?

Magyarország gazdasági mérlegét nem nehéz felállítani. Mindenki tudja, hogy iparunk határozottan passiv, hogy a nemzetközi csereforgalomban minden téren mi vagyunk az adósok és nem a követelők, és hogy egyedül nyersterményeink, első sorban gabonánk és lisztünk az, melyeknek azon feladat jutott, miszerint mérlegünkben mint activ tétel szerepeljenek és kisebb-nagyobb mértékben ellensúlyozzák közgazdasági háztartásunk mérlegében a nagyon is mélyen leszállott passiv serpenyőt. Bármennyire megnyugtató, hogy nemzetvagyonunk nagy összegű beruházások, tőkegyűjtések és a vagyonérdeknek ezekből folyó emelkedése által folyton gyarapodott, mégis nem lehet tagadni, miszerint Magyarország ma még körülbelől gabona, illetőleg

nyersterményeinek kiviteléből él, a mint mondani szokás, ebből pénzel és minden rossz termést, valamint terményeinek értékesítésében akadályul szolgáló minden gátló körülményt, mint államháztartására mért nehéz csapást, mélyen megérez. Ily viszonyok között a fentebb felvetett kérdések hordereje nagyon is szembeötlő és a fenforgó körülmények vizsgálata útján azokra nyelendő felelet gazdasági életünk legfontosabb mozzanatait fogja megvilágítani.

Vizsgálatainknál, mint a gazdasági élet majdnem minden más ágában is, a statistika van hivatva vezetőül szolgálni. Már e helyütt meg kell jegyeznünk, hogy minden igényeknek megfelelő önálló magyar árústatistika hiányában a szükséges alap kellő szabotossággal meg nem állapítható, és hogy a rendelkezésre álló segédeszközök sok tekintetben csak hiányos, a részletekre ki nem terjedő és abszolút biztosságot igénybe nem vevő képet engednek előállítani.

Kivitelünkre első sorban mérvado az ország termelése. Ha az erre vonatkozó adatokat összeállítjuk, úgy látjuk, hogy Magyarország termelt kenyérterményekben:

év	hectoliter	év	hectoliter
1868.	52.964,000	1874.	36.594,000
1869.	36.024,000	1875.	30.098,000
1870.	40.081,000	1876.	34.740,000
1871.	31.950,000	1877.	42.932,000
1872.	28.754,000	1878.	59.600,000
1873.	22.112,000		

Ezen számokból világosan látjuk azon nagy különbségeket, melyek az egyes évek termései között előállottak és melyek egyes esetben az 50%-ot is meghaladják. Az 1867-ki kitünő termés után 1868-ban gazdag termés volt; 1869-ben hiányos termés, buza és rozs középszerűen alul; 1870-ben kenyértermény mennyiségre elég jó, minőségre esőtől némileg szenvedett; 1871-ben búzában rossz, rozsban középszerű termés; 1872-ben rossz termés, búza rozsdától szenvedett, Bánátban árvíz; 1873-ban egészben rossz termés, sok szalma, kevés szem, búza rozsdás; 1874-ben gyöngye középtermés, egyes vidékeken egész rossz, másokon elég jó; 1875-ben búzában és rozsban alig középszerű; 1876-ban középtermés, búza minősége szép, rozs egészen rossz;

1877-ben jó termés, búza minősége kitűnő; 1878-ban búzában mennyiségre gazdag, minőségre közepeszerű termés, rozsban közepes aratás. Igen természetes, hogy eltekintve minden egyéb, itt számba veendő körülménytől, a termelésben előállott nagy különbségek már magukban véve lényeges befolyást gyakoroltak a kivitel nagyságára. Nem lesz felesleges egyáltalán megjegyezni, hogy gazdasági életünk egyoldalúságánál fogva ezen nagyon változó termések a legmélyebb behatással vannak egész közgazdaszatunkra és míg egy-két rossz termés a forgalom ereiben majdnem teljesen megakasztja a keringést, addig az egyes jó esztendő is, mely tapasztalat szerint egy évtizedben csak kétszer vagy háromszor szokott bekövetkezni, hosszabb időre kiható javulást nem eredményez, mert alig képes többre, mint azon veszteségek és hiányok pótlására, melyek a rossz és közepeszerű esztendők következményeiként fenmaradtak. Ily viszonyok között honunk, mint minden mezőgazdaságra szorult iparszegény ország, fokozatos és folyton haladó fejlődésre nem számíthat, és gazdasági haladásában az egyes esztendők termése által előírt körvonalban mozog.

Visszatérve azon befolyásra, melyet a termelés különösen a kivitelre nézve gyakorol, ha Magyarország vetőmag-szükségletét kenyérterményekből átlag 7 millió hectoliterre vesszük, a belfogyasztást pedig — a fejenkinti kenyérszükségletet, miután a lakosság jókora része csaknem kizárólag kenyérpótló termékekkel (burgonya, kukoriczával) él, 13 millió lakos után, megengedjük, hogy megbízható alap híján talán kissé önkényesen 1.9 hectoliterrel véve fel — 24.700,000 hectoliterre számítjuk, Magyarország szükségleteként terméséből mindenekelőtt átlag 31.700,000 hectolitert kellene levonni. Tekintetbe véve továbbá, hogy kivitelre dolgozó malmaink az itt számba vett években átlag 3.800,000 hectoliter gabonát öröltek fel, mely mennyiségnek körülbelül fele lett örlemény alakjában külföldre kivive, akkor gabonatermésünk feleslegeként, mint kivitelre rendelkezésre álló mennyiségeket nyerünk:

1868-ban	19.364,000	1871-ben	—
1869-ben	2.424,000	1872-ben	—
1870-ben	6.481,000	1873-ban	—

1874-ben	2.994,000	1877-ben	9.332,000
1875-ben	—	1878-ban	26.000,000
1876-ban	1.140,000	hectolitert.	

Már a számítás átlagos módjából — az alapul vett adatok megbízhatóságát nem is vizsgálva — következik, hogy az itt kimutatott eredmény csak hozzávetőleges, és a tényleges kivitelre ezen összeállításból csak azért sem lehetne direkt következtetést vonni, mert az utóbbi esélyeinél a termésen kívül még sok más tényező is tekintetbe jő és minden mástól eltekintve, figyelembe volna veendő egyrészt, hogy gazdag termésű években a belfogyasztás is az átlagos aránynál lényegesen magasabbra szökken, másrészt hogy rossz terméseknél, melyek az ország szükségletét sem fedezik, kivitel mégis fejlődhetik, mint ezt nálunk különösen az 1871. és 1873-ik évben láttuk, midőn az oláh gabonának engedélyezett vámmentesség folytán, ezen csekélyebb minőségű gabonának felhasználása és malmainkban lett feldolgozása által, a teljesen rossz és saját szükségletünket épen nem fedező aratás mellett is azon helyzetbe jutottunk, miszerint jobb minőségű búzákat és lisztünket exportáljuk. Tanulságosaknak kell azonban mégis ezen összeállítás eredményeit tekintenünk, mert azt világosan bizonyítják, hogy az itt számba vett évtized alatt már terméseink elégtelensége miatt is mily ritkán lehettünk képesek kivitelre számitani, és hogy minden más kedvezőtlen behatástól eltekintve, a beállott gyöngye aratásokból az export csökkenésének szükségkép be kellett következnie. Mindenesetre kevésbé biztató azon eredmény és szomorú illusztrációja azon nézet jogosultságának, melylyel országunkat oly soká Európa éléstárának szoktuk büszkén elnevezni, hogy 11 év alatt négy évben saját átlagos szükségletünket sem fedeztük, más négy évben csak csekély felesleget termeltünk, és csupán három jó évvel voltunk megáldva, melyben Európa élelmezése körül befolyásosabb szerepet játszhattunk.

Ha már most magát a tényleges kivitelt tekintjük, következő eredményekre jutunk. Exportáltunk kenyérterményekben métermázsát:

1868. évben	9.190,000	1874. évben	2.458,000
1869. »	6.794,000	1875. »	4.437,000
1870. »	5.026,000	1876. »	5.168,000
1871. »	6.217,000	1877. »	6.761,000
1872. »	2.901,000	1878. »	6.247,000
1873. »	1.840,000.		

Ezen számok közelebbi magyarázata czéljából nem lesz felesleges, a fentebbi évek üzletviszonyaira egész röviden visszatekinteni. 1868-ban az előbbi évben megindult nagyobb mérvű kivitel folytatásaként, a gazdag aratás és az akkor rohamosan megindult közgazdasági javulás által előmozdítva, a gabna-kivitel viszonyainkhoz mérten nagyszerű mérvekre fejlődött. 1869-ben az év kezdetén az export még élénken folyt, később azonban a beállott gyöngye aratás következtében egészen megcsakadt és Magyarország már ez esztendőben nehezedni érezte helyzetét rendes fogyasztási piacán, még Délnémetország és a Svájcban is, hol sokaig teljesen ura volt a bevitelnek. 1870-ben a jobb aratás folytán ismét nagyobb kilátás nyílt lényegesebb kivitelre, de ezen remények teljes csalódásra vezettek, mert a német-francia háborúban a vámegylet élelmi szerek átvitelére tilalmat helyezvén, a külföldről, még a semleges Svájctól is, melyhez Németországon át vagyunk kénytelenek közlekedni, teljesen elzárattunk és így azon kedvező esélyektől, melyeket a hadviselő felek ellátása nyújtott volna, végleg elestünk. Így a jobb termésű 1870 ben kivitelünk még csökkent a rosszabb termésű előző év ellenében. 1871-ben a francia háborúnak közel várt befejezése az év kezdetén némi lendületet adott az üzletnek, mely azonban a háború tovább folyásával és a beállott rossz buza-aratással csakhamar megszűnt.

Malmaink részben oláh gabonát dolgoztak fel és így lehetősitettek némi kivitelt, mely mégis az által emelkedett nagyobb mértékre, hogy roszban jobb termésnek és némileg élénkebb exportnak örvendhettünk. Ezután szomorú esztendők következtek. 1872 még rosszabb aratást hozott, malmaink alig voltak képesek szükségletüket kellően fedezni, jóllehet keresletükkel az árakat magasra felszöktették. Ily viszonyok között a külföldön nem igen versenyezhattünk, a Svájcból majd teljesen

kiszorítottunk, hol először kezdett orosz buza Marseille-en át lábra kapni. 1873-ban az egymásután következett rossz aratások nyomása alatt a kivitel még mélyebbre süllyedt.

A malmok szükséglete folytán az árak annyira emelkedtek, hogy búzánk a külföldre ki nem juthatott, sőt Galicziából és a Dunafejedelemségekből Magyarországra importáltak gabonát. Így június közepén a buza vámmázsájának átlagos ára 8 frt 22 kr-ra szökött fel, oly ár, melynél magasabbat a század kezdetén beállott pénzzavarok ideje óta nem tapasztaltunk. 1874-ben sem az előbbi évhez képest bár valamivel jobb, de mégis alig középszerű termés, sem a közgazdasági viszonyokban bekövetkezett általános összeroskadás nem engedtek javulásra tért. A gabona-kivitel az esztendő második felében kissé emelkedni látszott ugyan és Délnémetországba és Svájcba, valamint Morva-, Cseh- és Szászországba indultak egyes küldemények, lendületet azonban nem nyerhetett, mert búzánk a jó minőség daczára, olcsóbbá vált árak mellett is a külföldi árjegyzésekhez képest nem conveniált. 1875-ben az előbbi aratásról még meg lehetős készletek voltak az országban, melyek az árak további leszállása és a külföldön bekövetkezett kedvezőtlen termések folytán némi kivitelt engedtek, különösen rozsra nézve is, melynél az osztrák tartományok léptek fel fogyasztókul. Egészen véve azonban gabonakivitelünkre nézve nagyobb javulást ez évben sem jelezhetünk. 1876-ban különösen az aranyágió emelkedése folytán az export élénkebb lett, mint már esztendők óta és versenyképesek lettünk oly helyekre, hová már régen el nem juthattunk. Félelmes vetélytársaink, Oroszország és Amerika emelkedő árak mellett csak közép-terméssel rendelkezvén, a Svájc és Németország ismét nagyobb mértékben hozzánk kezdettek fordulni. Az év vége felé azonban kivitelünk, részben az emelkedő árak, részben a készletek megfogyása miatt újra csökkent. 1877-ben a javulás további haladást tett. A termés kitünő minősége, a Nyugoteurópában bekövetkezett rossz aratások, a magas aranyágió és azon körülmény, hogy Oroszország és Románia a háború által a vesenypiaczról kiszorítottak, egyaránt segítettek kivitelünket növeszteni és megnyugvással láthattuk, hogy legalább ily kedvező körülmények összehatása alatt újra képesek vagyunk messzebb fogyasztási piacokra is eljutni, így

Belgiumba, Északfranciaországba és Olaszországba. 1878-ban kivitelünk alatta maradt a hozzá fűzött reményeknek, minek oka búzánk gyengébb minősége, a fogyasztó államok jobb aratásai, Oroszországnak ha nem is egész erővel, de újra fellépése a versenytéren, úgy hogy termékeinket csak lényegesen leszállított áron voltunk képesek külföldre hozni.

Gabonánk fogyasztói ez évben is Délnémetország, Svájc, Elsass és Franciaország keleti határrésze voltak.

Vizsgálódásaink szempontjából érdekel birnak azon árak is, melyek mellett terméseink fölöslegét a külföldnek átengedtük, illetőleg azon összegek, melyek a fentebbiekben kimutatott kivitelből az országba befolytak. Ezen összegek az átlagos árak tekintetbevételével következők:

	frt		frt
1868. évben	89.074,000	1874. évben	30.144,800
1869. »	58.354,000	1875. »	41.327,000
1870. »	49.845,000	1876. »	51.991,000
1871. »	63.614,000	1877. »	78.650,000
1872. »	32.773,000	1878. »	59.363,000
1873. »	24.879,000		

Az itt alapul vett évi átlagárak ugyanis tettek métermázsánként:

	B u z a			R o z s		
1868. évben	10	frt	59 kr.	8	frt	19.6 kr.
1869. »	9	»	92.8 »	6	»	78.1 »
1870. »	10	»	48.8 »	7	»	27.5 »
1871. »	12	»	33.2 »	7	»	86 »
1872. »	13	»	39 »	8	»	08.4 »
1873. »	14	»	72.2 »	10	»	91.7 »
1874. »	13	»	15 »	10	»	37.3 »
1875. »	9	»	83.6 »	7	»	70.8 »
1876. »	10	»	79.9 »	8	»	40.5 »
1877. »	12	»	25 »	9	»	08 »
1878. »	10	»	10 »	7	»	02 »

vagyis az utolsó tíz évnek 1869—1878. átlaga búzánál 11 frt 69.9, míg az alsó-ausztriai mérőkben történt előbbi jegyzéseket métermázsára átszámítva, az 1849—1858-ki átlag 894.9 és az 1859—1868-ki átlag 975.8 krt tett ki és rozsnál

az utolsó tíz év átlaga 834.7 kr. 688₆ ellenében az 1849—1858-ki és 713.8 ellenében az 1859—1868-ki évtizedre. Azon emelkedő arány tehát, melyet gabonánk tíz éves átlagárainak összehasonlításánál a század kezdetétől folyton észlelünk, az utolsó tíz évben is fentartotta magát.

Azon igyekezetünkben, hogy áttekintést nyújtó alakban összeállítsuk mindazon adatokat, melyek alapján gabonaforgalmunk állapotára lehetőleg helyes következtetést vonni képesítve legyünk, szükségesnek látszik figyelmünket Budapestnek mint gabona-kereskedelmünk és fogyasztásunk gyűpontjának viszonyaira külön kiterjeszteni.

A helybeli ipar- és kereskedelmi kamara által közlött adatok szerint Budapest forgalma kenyérterményekben tett:

Érkezett		Elküldetett	Helyben maradt
métermázsa = 100 kilogramm			
1868.	4.733,136	2.640,646	2.092,490
1869.	3.514,952	1.069,752	2.445,200
1870.	3.620,547	568,792	3.051,755
1871.	4.008,990	338,565	3.670,425
1872.	2.956,062	143,242	2.812,820
1873.	2.774,286	53,673	2.720,613
1874.	3.090,300	211,869	2.878,431
1875.	3.892,084	276,138	3.615,955
1876.	4.128,557	387,446	3.741,111
1877.	4.306,460	564,486	3.741,974
1878.	4.692,262	493,853	4.198,384

Ezen adatokból feltűnik a Pestre érkező forgalom meg lehetős stabilitása, a Pestről eszközölt kivitel nagy mérvű csökkenése és a helyi fogyasztás majdnem folytonos emelkedése, mely jelenségek méltatására később vissza fogunk térni.

Azon nagy fontosságnál és azon domináló helyzetnél fogva, melyet a buza termelésünk és kereskedésünkben játszik, és azon majdnem parallel irány mellett, melyet a kenyértermények és a többi cereáliák forgalmi irányzataiban tapasztalunk, a hosszadalmasság elkerülése végett nem tartjuk szükségesnek, a közlött adatokon túl a többi termények kiviteli mozgalmának részlete-

zésébe bocsátkozni és a helyzet megvilágítására, valamint az előállítandó kép teljességére elegendőnek tartjuk, ha még legfontosabb iparterményünk, a lisztnek forgalmára nézve állítunk össze az előbbiekhöz hasonló és azokat kiegészítő adatokat. Magyarországnak liszttermelését szinte csak hozzávetőlegesen lehet megállapítani, de úgy hisszük, nem nagyot tévedünk, azt vevén fel, hogy az országban levő mintegy 24,000 malom, közöttük 490 gőzmalom, évenként körülbelől 25—30 millió métermázsas gabonát dolgoz fel. Pontos adatokkal rendelkezünk azonban fővárosi malmaink működéséről, melyek külkereskedelmünk itt tárgyalt szempontjából első sorban jönnek tekintetbe. Ezeknek termelése örleményekben, mely a 60-as évek kezdetén legfeljebb 700,000 métermázsára volt tehető, 1870 óta, midőn nagy malmaink új berendezéseikkel már jobbadán készen állottak, következő eredményeket mutat:

	métermázsas		métermázsas
1870. évben	2.985,000	1875. évben	3.120,000
1871. »	3.215,000	1876. »	3.488,000
1872. »	2.690,000	1877. »	3.577,000
1873. »	2.570,000	1878. »	4.200,000
1874. »	2.700,000		

Magyarország liszt kivitele tett:

	métermázsát		métermázsát
1868. évben	1.584,000	1874. évben	1.317,000
1869. »	2.002,000	1875. »	1.547,900
1870. »	1.921,000	1876. »	1.952,000
1871. »	2.322,000	1877. »	2.028,000
1872. »	1.315,000	1878. »	2.830,000
1873. »	825,000		

Ezen liszt kivitel értékét az átlagárak szerint következő összegekben számíthatjuk:

	forint		forint
1868. évben	26.940,000	1874. évben	24.082,000
1869. »	32.842,000	1875. »	23.683,000
1870. »	34.570,000	1876. »	36.112,000
1871. »	46.458,000	1877. »	41.208,000
1872. »	26.310,000	1878. »	45.591,000
1873. »	18.142,000		

Az eddig összeállított számok hangosan beszélnek. Részünkről következő ténykörülményeket kívánunk belőlük constatálni:

1. Az 1868-iki év volt körülbelől az, melyben Magyarország eddig legnagyobb gabonakivitelét elérte. Kitünő termés úgy mennyiség mint minőségre, meglehetősen árák, kedvező conjunkturák, az elkészült vasuti vonalak által megnyílt széles fogyasztási piacok egyenlően hozzájárultak ezen fényes eredményhez. Csupán buza-, rozs- és lisztkivitelünkben több mint 116.000,000 forint folyt be az országba és ezen gazdag áldás együtt a jobbra fordult politikai viszonyokkal a fölvirágzás egy új aeráját varázsolt a nép szeméi elé. De a szerencse nem volt állandó, középszerű és rossz esztendők következtek, melyek részben alig termették meg az ország saját szükségletét, a kivitel természetszerűen mindjobban csökkent és fogyatkozó terméseink hiányait egész államháztartásunk keserűen megérezte. Ezen gyors átmenet, melyben úgyszólván közvetítés nélkül elszikkadni láttuk anyagi jólétünk gazdagon megnyílt forrásait, jogosult aggodalommal töltött el mindenkit, ki gazdasági viszonyaink borongó láthatárán széttekintett, és az egymásután következett sanyarú évek folytán mind általánosabbá vált a keserű panasz, hogy Magyarország éltető ereje, gabonakivitele, veszendőnek indul és külső országok túlerős versenye által végleg elnyomatik. Mintegy lélektani indokot keresünk ezekben a kifejezésre jutott pessimismus magyarázatra, mely hogy legalább nagyobb mértékben indokolva nem volt, a tapasztalat már eddigelé is kimutatta. 1877. és 1878-ban nem kitünő, de elég jó esztendőknek örvendettünk ismét és láttuk, hogy a mint volt mit átengednünk feleslegünkből a külföldnek, a kivitel is rögtön helyreállott és közel jutott azon legmagasabb mennyiséghez, melyre 1868-ban felemelkedett. A számok e tekintetben teljesen megnyugtatók; exportáltunk ugyanis:

	1868-ban	1877-ben	1878-ban
gabonát	9.190,000	6.761,000	6.247,000
lisztet	1.584,000	2.028,000	2.830,000
összesen:	10.774,000 mm.	8.789,000	9.077,000
pénzértékben:	116.014.000 frtot	119.858,000	104.954,000

Az utolsó két év kivitele mennyiségre csekélyebb tehát az 1868-ikínál, de a különbség nem oly nagy, hogy exportunk

veszélyeztetéséről joggal lehessen szólni. És az arány még némileg kedvezőbben is áll, mint fentebb ki van tüntetve, mert a növekedett lisztkivitel úgy anyagra, mint értékre többet képvisel ugyanoly mennyiségű gabonakivitelnél. Azután, ha, mi a földolog, az országba befolyt pénzt tekintjük, 1877-ben kérdéses kivitelünk absolute többet jövedelmezett, mint 1868-ban és az 1878-ki év sem maradt messze el az utóbbtól. Ha ezen számok alapján ítéletet kell mondanunk gabonaexportunk életképességéről, oda foglalhatjuk össze a dolgot, hogy kivitelünk kétségtelenül szenvedett, először a rossz évek behatása alatt, másodszor a jobb évek bekövetkeztével a növekedő verseny folytán, hogy azonban ezen csökkenés nem támadta meg kiviteli képességünk gyökereit, melyek kedvezőbb viszonyok behatása alatt újra szépen kihajtottak, messze földre terjedtek és teljes reményt nyújtanak arra, miszerint kellő gondozás mellett jövőben is erőteljes fejlődésre képesek lesznek.

2. Hasonló ítéletet mondhatunk B u d a p e s t gabonakereskedelméről, melynek folytonos hanyatlása fölött ismételt panaszt az elfogulatlan vizsgálat szinte túlzottnak tünteti elő. Igaz, hogy maga a budapesti gabonakivitel 1868 óta nagyon érzékenyen csökkent, és ha csupán ezen egy jelenséggel kellene számolnunk, fővárosunkat a gabonapiaczok sorából máris kitűrhethetnők. De szerencsére a dolog nem így áll, és Budapest gabonaforgalmának egyéb mozzanataira is együttesen ki kell terjeszteni figyelmünket, ha a kérdéses viszonyokról helyes képet akarunk alkotni magunknak. Még pedig mindenekelőtt tekintetbe kell vennünk, hogy a fővárosunkba érkező gabonaforgalom nagyobb mérvű visszalépést nem mutat, és hogy a lisztkivitel, mely a gabonakivitel helyébe lépett, évről évre növekedik. Ily alapon hasonlítva össze Budapest kivitelét, úgy, mint azt fentebb az egész ország kivitelére nézve tettük, következő számokat nyerünk:

	1868-ban	1877-ben	1878-ban
gabonakivitel	2,640,000	564,000	493,000
lisztkivitel	1.730,000	2.563,000	3.205,000
összesen:	<u>4.370,000</u>	<u>3.127,000</u>	<u>3.698,000 mm.</u>

Csökkenést tehát itt is tapasztalunk, még pedig elég jelentékenyt, de a helyzet mégis sokkal biztatóbb színben tűnik elő,

ha malomiparunk következetes fejlődését és evvel kapcsolatosan Budapest emelkedő gabonaszükségletét, mely 1868-ik évben 2.092,000 métermázsáról 1878-ban 4.198,000 métermázsára növekedett, oly állandó tényezőként tekintjük, melyek fővárosunknak mint gabonapiacznak fontosságát és jövőjét minden kérdésen felül helyezik.

3. Már az eddigiekből is kitetszik, hogy kivitelünk az utolsó évtizedben lényeges változáson ment keresztül. Az előbbi években főkiviteli cikkünk a buza volt, míg utóbbi időben ennek helyébe nagyrészt a liszt lépett. Ma exportra dolgozó fővárosi malmaink 5 millió métermázsára emelkedő évi szükséglete átlagos termési feleslegünket megközelítőleg felemészti, úgy hogy ha határozottan jó esztendővel nem vagyunk megáldva, kivitelre gabonánk tulajdonkép nem is marad és malmaink benn az országban feldolgozzák egész feleslegünket. Hogy a helyzet ezen megváltozása lényeges javulást jelent, az nem szorul magyarázatra. Nemcsak azon általános okoknál fogva, melyek előnyösebbé teszik az iparcikknek mint a nyers terméknek kivitelét, az ország javára maradván a munkanyereség, a szállítási különbözet, a melléktermelvények, de különösen azért, mert értékes lisztünk külföldön piacot talál gyakran oly árak mellett is, melyeknek megfelelő árt búzánk elérni nem képes, úgy hogy lisztünk kivitelre számíthat akkor is, midőn árviszonyaink szerint gabonánk külföldön már nem értékesíthető. Malomiparunk felvirágzása e tekintetben legfontosabb biztosítéka kiviteli képességünknek, és folytonos emelkedése a legörvendetesebb jelenség gabonakivitelünknek nem épen megnyugtató viszonyai között. Épen ezért azonban buzakivitelünket nem lehet magában összehasonlítani az előző évek kivitelével, hanem, mint fentebb tettük, számba kell venni aequivalensként a helyébe lépett lisztkivitel. Különösen szükséges ez Budapest kereskedelmi helyzetének megítélésére, mely, mint láttuk, teljesen hamis világításban tűnnék fel, ha csupán a gabonakivitel összehasonlításából nyert mértéket alkalmaznók reá és megfelelkezniék kereskedelmi haladásának azon gazdag forrásairól, melyeket malomiparának tökéletesbitésével épen az utolsó tíz év alatt nyitott meg magának.

4. Constatálhatjuk, hogy azon árak, melyek mellett gabo-

nánkat a külföldnek átengedtük, az utolsó évtizedben magasabbak voltak, mint bármikor előbb. Nem akarunk ezen körülményhez igazolatlan következményeket kötni versenyhelyzetünk javulását illetőleg, mert jól tudjuk, hogy ez áremelkedés egyrészt a rossz termésekben, a jobb 1877-ki év alatt pedig kedvező konjunkturák összehatásában találja magyarázatát, de szükséges e tényt mégis kiemelni azon sokszor hangoztatott állítás ellenében, hogy mezőgazdasági terményeink ára csökken és hogy a külföld versenye már csak oly ár mellett engedi értékesíteni gabonánkat, mely a buzatermelésből a gazdának hasznót nem juttat. A dolog nem áll egészen így. Mert igaz ugyan, hogy hatalmas versenytársak növekvő kínálata kelendősségi piacainkon a gabona árát mind lejjebb szorítja, és hogy ennek folytán buzánk külföldön versenyképességét sokszor elveszíti, de terményünk piaczi ára ezen nyomásnak csak ritkán enged, miután malmaink nagy keresletükkel az árakat felszöktetik és buzánkra rendesen jobb vevők, mint a külföld. Malomiparunk tehát nemcsak kivitelnket mozditja elő, de gabonánk jobb árak melletti értékesítését is biztosítja.

Tagadhatlan azonban, hogy gabonánk ára az utolsó években gyakran emelkedett oly magasra, miszerint rendes fogyasztási piacainkról is olcsóbb termék által kiszorított. Buzánk itthon oly drága volt, mint az amerikai vagy orosz buza Svájcban vagy Németországban. Mivel pedig a gazda ily árak mellett sem volt képes földjéből valami rendkívüli hasznót huzni, közel fekszik a következtetés, hogy túldrágán termelünk. Mennyiben okozzák ezen körülményt a föld adóterhe, vagy a követett mezőgazdasági rendszer, a talaj termőképességének csökkenése, a drága munkaerő, az időjárás viszontagságai, a terméseinket gyakran érő csapások, azt eldönteni vagy fejtegetni nem e sorok feladata, csak kiemelni kívánjuk, miszerint termelésünk drágaságában buzakivitelünk egyik legsúlyosabb akadályát kell keresnünk, melyet mindenekelőtt le kell győzni, ha a világforgalom nagy versenyharczában helyt állani akarunk.

II.

Az eddigiekben constataált állapotok főokát azon mindinkább súlyosabbá váló versenyharcban kell keresnünk, mely

Magyarország gabnakivitelére különösen az utolsó évtizedtől kezdve nehezedik. A közlekedési eszközök kiépítése által egymáshoz közelebb hozott világrészek folytonossá vált forgalmi érintkezésében csodálatos módon növekedett a versenyzők száma és termelési képessége. A nemzetközi évi gabonaforgalmat ma 200 millió hectoliterre becsülik, körülbelül 5 milliárd márka kereskedelmi értékkel, mely nagyszerű csereforgalomban Európa keleti részének, Északamerika, Keletindia és Ausztráliának termelési piacjai egyaránt vetekednek fölöslegük elhelyezésében Nyugoteurópa sűrű népességű és gazdag iparállamainál. Magyarország ezen versenyharczba már meglehetősen kifejlett termelési és gazdasági viszonyok között lépven, productióját lényegesen fokozni képes nem volt. Honunknak művelés alá vett területe 91·9^o/o-ot tesz, mely arányszámot csakis Franciaország mulja felül 92·5 százalékkal és összes aratásunk eredménye, mely már a század elején 43 millió hectoliterre volt tehető, mai napig nem volt képes magasabbra emelkedni, mint 73—80 millió hectoliterre.

Egészen más arányokat találunk versenytársainknál, melyek roppant terjedelmű szüz területeket vonván legújabb időben művelés alá, tömeges termelésükkel és gabonájuk mind jobba való minőségével az eddig általunk ellátott fogyasztó piacokon is mindig nagyobb tért kezdenek foglalni. Így Északamerika, mely a 40-es években átlag 5 millió hectotitert vitt ki, ma már 30—40 millió hectoliter kenyértermény és liszttel fordul meg a világpiaczon; 1878-ki gabonakiviteléből például az egyesült államok bevételét 400 millió forinton felül becsülik. Így Oroszország, melynek kivitele a század elején 3·5 millió hectolitert, az 50 es évek kezdetén pedig 11·5 millió hectolitert tett, ma már legnagyobb kivitelét közel 60 millió hectoliterre számíthatja gabona és lisztben, tehát oly mennyiségre, mely Magyarországnak egész gabonatermelését meghaladja. Mily óriási termőképességű vetélytársakkal állunk itt szemben, arra nézve az összehasonlítás kedvéért nem lesz felesleges még felhozni, hogy Oroszország aratását az 1870—74-ki átlagban 653 millió, ebből 100 millió buza és 245 millió rozs, — Amerika aratását pedig ugyanez időben átlag 544 millió hectoliterre becsülik, ebből 92 millió buza és 346 millió kukoricza.

Pedig ezen idő óta is különösen Amerikának termése még nagyobb dimensiókra emelkedett, mert míg 1878-ban is aratásának eredményeivel az előző éveket jóval elhagyta, 1879-ben ismét az előző évhez képest csupán buzánál 9 millió hectoliter és kukoriczánál 70 millió hectoliter több-termést volt képes felmutatni.

Természetes, hogy azon időközökben, melyekben a termelőkéesség ily óriási módon nőtt, a fogyasztó piacok felvételi képessége is roppant arányban növekedett, mindazáltal kétségtelen, hogy az ennyire megnőtt concurrentiát Magyarország nagyon is érzi, úgy a fogyasztási piacok elveszésében, mint az árak leszállásában, mely körülmény világosan mutatja azon erőmegfeszítést, melyre terményeink értékesíthetése czéljából kényszerülünk.

Magyarország megszokta fogyasztóiként tekinteni különösen Délnémetországot, Helvétit, némileg Elsasst és Francziországot keleti határvonalát, a liztre nézve pedig Angolországot és Braziliát is, és állithatni, hogy Délnémetországban és Svájcban előbbi időkben majdnem kizárólag domináltunk. Jelenleg e viszonyokban már lényeges változás állott be. Amerikai gabona olcsóbb szállítási árak mellett kerül Európa legtöbb fogyasztó piacára, mint a magyar buza, és idegen gabona, akár Amerika belsejéből, akár a fekete tenger kikötőiből, győzelmesen versenyezhet velünk épen Délnémetországban és Svájcban is. Így 1879. év kezdetén 100 kgr. gabona viteldija Chicagóból Mannheimig 4 márka 25 fillér, Odessából Mannheimig per Rotterdam 3 márka 50 fillér, Budapestről Mannheimig pedig 4 márka 63 fillér volt. A tapasztalat mutatja, hogy Magyarország most már a buza árát Németországban csak addig tartja kezében, míg Amerikából az első hajórakományok megérkeznek, és míg Oroszországból az aratás eredményei Autwerpába és Rotterdamba jutnak, ezen időtől kezdve — tehát szeptember közepétől — az idegen termék ára válik reánk nézve is szabályozóvá. A térfoglalás mértékére nézve nem lesz érdektelen számokkal kimutatni, mennyire sikerült versenytársainknak bennünket leszorítani ezen legsajátabb fogyasztási piacainkról, és mily arányban vagyunk már most kénytelenek megosztani másokkal azon tért, hol nem rég úgyszólván korlátlanul uralkodtunk.

Svájcba St. Margarethen, Rorschach és Romanshornon át, mely beszakadási helyek kiválóan a magyar, részben pedig a galicziai és román buza útvonalát képezik, 1877-ben 1.457,000 és 1878-ban 1.804,000 métermázsa gabona vitetett be, körülbelül 2.500,000 és 3 millió métermázsa összbevétel mellett, — míg a nyugati határ vámhivatalain Genf, Basel, Verrières stb. át 1877-ben 856,000 és 1878-ban 1.186,000 métermázsa, főleg orosz és amerikai gabona jutott Helvetiába. Igaz ugyan, hogy e számok a gabona provenienciájára nézve nem teljesen mérvadók, mert a fennálló tarifaviszonyoknál fogva Genf és környékének szükséglete számára nagyobb mennyiségű magyar gabona a francia forgalomban Bellegarde-ig lett feladva, honnan azután Genfbe visszarovatoltatott, de ezen mennyiségek egészben véve mégsem lényegesek és a fentebbi adatok annyit mindenesetre bizonyítanak, hogy a nyugatról jövő gabnabevétel, mely mint már említettük, 1872-ig számba sem jött, Svájcban nagyon is tért foglal, és már nem áll nagyon alatta a keletről, első sorban Magyarországból származó forgalomnak.

Németországban 1868-ban még szinte domináltuk a gabonabevételt. Ez esztendőben, mely a múlt évtized reánk nézve legjobb kiviteli éve volt, a vámegyesület területén 13.669,000 porosz mérő buzabevételből Ausztria-Magyarországra 11.436,000 mérő, vagyis az összbevétel 83·7%-ja esett, 11.200,000 mérő rozsbevételből reánk 6.624,000, vagyis 59·1%, 2.396,000 mérő hüvelyes veteményekből reánk 2.060,000 mérő, vagyis 85·8%, — 7.303,000 mérő árpabevételből reánk 6.750,000 mérő, vagyis 92·4%, — egyéb gabnaneműek 5.541,000 mérőt tevő összbevételéből reánk 4.439,000 mérő, vagyis 80·1%, — végre 2.278,000 mázsa lisztbevételből reánk 1.856,000 mázsa, vagyis az összbevétel 81%-a jutott.

Egész más viszonyokat találunk már néhány évvel később.

A buzabevételnél főversenytársainkkal következőkép osztozunk:

	Ausztria-Magyarország	Oroszország	Amerika
	m é t e r m á z s a:		
1872.	992,400	998,600	712,600
1873.	794,600	752,300	1.425,100
1874.	852,200	1.136,400	1.203,100

	Ausztria-Magyarország	Oroszország	Amerika
	m é t e r m á z s a:		
1875.	1.727,500	1.980,000	900,300
1876.	2.174,500	1.603,700	2.484,400
1877.	4.168,000	3.833,000	898,300

A roszbevitel következőkép oszlik meg:

	Ausztria-Magyarország	Oroszország	Amerika
	m é t e r m á z s a		
1872. évben	462,000	2.083,800	1.419,500
1873. »	333,300	4.435,300	1.834,500
1874. »	789,900	6.156,700	1.547,200
1875. »	1.486,200	3.429,600	1.098,100
1876. »	1.835.600	5.678,300	1.895,700
1877. »	1.541,400	6.618,800	2.273,000

A lisztbevitel következő arányokat mutat:

	Ausztria-Magyarország	Oroszország	Amerika
	m é t e r m á z s a		
1872. évben	308,100	18,600	62,900
1873. »	245,800	33,400	125,100
1874. »	318,400	44,700	157,600
1875. »	470,700	41,600	107,500
1876. »	833,800	30,700	169,800
1877. »	858,100	87,700	199,500

Ezen összeállításnál orosz bevitelnek vettük az orosz határon át menő forgalmon kívül az északi és keleti tenger felől jövő bevitelt is, amerikai importnak pedig a Németalföld felől, valamint Hamburgon és Bremán érkező forgalmat számítottuk. Ha ezen felvétel az idegen provenientiára nézve nem is nyújt teljesen biztos alapot, de nagyjában megfelel a viszonyoknak és a kimutatandó célra nézve közömbös, ha az amerikai importnak vélt forgalom részben Oroszországot illeti. A viszony saját bevitelünk és az idegen import között ez által nem érintetik.

Ha a németországi összbevitelhez arányítjuk a fentebbi számokat, saját részeltetésünkre nézve következő eredményeket nyerünk:

	B u z a	R o z s	L i s z t
1872. évben	32.1	8.2	39.8
1873. »	21.4	4.2	25.3
1874. »	20.6	8.2	31.6
1875. »	34.2	21	35.1
1876. »	31.4	16.4	44.2
1877. »	44	12.8	46.7

az összebevétel százalékaiban.

A fentebbiekben összeállított adatok több tekintetben tanulságosak.

Ha mindenek előtt az 1868-ki és 1877-ki német kivitelünket összehasonlítást engedő alakban egymás mellé állítjuk:

	B u z a	R o z s	L i s z t
1868. évben	4.933,000	2.638,000	928,000
1877. évben	4.168,000	1.541,000	858,000

métermázsa, és ezen kivitel értéket számba vesszük :

1868. évben 89.637,000 forint

1877. évben 82.484,000 forint —

akkor úgy találjuk, hogy nem voltunk ugyan képesek tökéletesen elérni azon mennyiséget, melyre legmagasabb kivitelünk alkalmával vergődtünk, és hogy különösen a rozskivitelre nézve, melynél Oroszországnak már előbb említett óriás termésével állunk szemben, meglehetősen elmaradtunk, — de ezen számokból mégis azon meggyőződést merithetjük, hogy azon pessimismus, mely a múlt évtized rossz termésű évei alatt roppantul megcsökkent kivitelünk életképességére nézve mindinkább elterjedt, a Németországba irányuló gabonakivitelünk tekintetében sincs teljesen igazolva, és hogy nem kellett más, mint az 1868-ikhoz közel álló termés, miszerint kivitelünk is, ugy mennyiségre, mint értékre, az annyira megnehezedett versenyviszonyok daczára, az említett év eredményeit majdnem elérje. Mindenesetre biztató jelenségnek vehetjük az utolsó 3 évben mutatkozó folytonos emelkedést, mely termésaink javulásával beállott és a mely nyilván mutatja, hogy Németországban tehetségünkhez képest tért foglalni még képesek vagyunk, valamint az 1868-ikhoz viszonyítva kedvezőbb árt, mely mellett gabonánkat értékesíthettük.

Másképp áll a dolog, ha azon viszonyt tekintjük, melyben kivitelünk Németország összbevételéhez áll. Itt az eredmények sokkal aggasztóbbak és komoly figyelmet érdemelnek. A míg 1868-ban a buzabevitel 83.7%-ját, a rozsbevétel 59.1%-ját és a lisztbevétel 81%-ját mi eszközöltük, addig 1877-ben márcsak 44—12.8 és 46.7 százalék esett a mi javunkra, nem is tekintve az előbbi évek még sokkal kedvezőtlenebb arányszámaikat. Németország növekvő fogyasztási képességének arányában terjeszkednünk tehát nem sikerült, és ha mennyiségre a múlt évtized kivételéhez közel is maradtunk, domináló helyzetünket mégis elvesztettük. Egyenként véve azonban versenytársainkat, a buzára nézve még első helyen állunk, a lisztre nézve pedig mindegyiket messze elhagyjuk.

Az így jelentkező helyzet ha kevéssé is biztató, mégis el nem zárkozhattunk azon megfontolás elől, hogy arra el kellett készülnünk mint természetes következményére a 10 év óta teljesen megváltozott világforgalmi viszonyoknak. Azon idők, midőn Magyarországnak természetes monopóliuma volt, nemcsak Délnémetországot és Helvétit, hanem Holland, Belgium és Franciaország egy részét is gabonájának főszükségével ellátni, még oly esztendőkből is, melyekben más gabonatermelő országok, mint Oroszország, Galiczia, Szerbia, Románország stb. gazdag, kivitelre módot nyújtó termékekkel rendelkeztek, örökre elmultak. Akkor ezen országok vasuti összeköttetések híján kívül estek a számításra, Magyarország pedig, midőn az első sín-ut kiépítettett Bajorország és innen a Svájcba, a Rajna és Franciaország felé, teljesen ura volt a helyzetnek. Az új közlekedési utak, melyek időközben megnyíltak, egészen megváltoztatták ezen viszonyokat, és kivitelünket oly versenyképes tényezőkkel állították szembe, melyekkel komolyan kell számolnunk, ha általuk magunkat teljesen túlszárnyaltatni nem akarjuk. A mi különösen Délnémetországot és a Svájcot illeti, az olasz kikötőkből Bajorországba és a Marseille-ből Svájcba vezető direkt vasuti vonalakat, valamint a kiépülő Gotthard-pályát kell tekintetbe vennünk, mindannyi utat, mely Déloroszország kikötőit és a földközi tengert közvetlen összeköttetésbe hozza fogyasztó piacainkkal. A nagy vasutvonalak, melyek Déloroszországban kiépítették, roppant gabonamennyiségeket halmoznak

össze a fekete és azowi tenger kikötőiben, honnan Triest, Velencze, Marseille, Rotterdamba sat. kerülnek. Odessa és Nicolajeff az utolsó esztendőben nagy felvirágzásnak indultak, jelenleg Taganrog és Rostoff is kezdenek emelkedni, és a legnagyobb biztonsággal feltehető, hogy egész erejüket csak a jövőben fogják érvényre emelni.

E mellett az orosz vasuthálózat nyugat felé is kiépítettett és egyrészt a német hálózattal csatlakozásba hozatott, másrészt új tengeri utakat nyitott Pétervár, Riga, Libau és Kronstadtból a keleti tengeren. A román vasutak is csatlakozást nyertek az európai hálózathoz, mely új versenyvonalakon újabb és újabb területek léptek a concurrentionális harc színterére.

A vasutak kiépítése mellett a hajózás is mindinkább nagyobb mérvet öltött. A földközi tenger államai a gőz- és vitorla-hajók számát szaporították, és a fekete tengerből Angliába és Északnémetországba folytonos gabonaforgalom keletkezett. Szintugy növekedett a dunai hajózás, még pedig úgy a Sulina-torkolaton át a fekete tengerbe, mint felfelé Passauig, és Románia, Szerbia és Törökország egyaránt használják ezen nagyobb fontosságot nyert vízi utakat.

Végre ott van Amerika már említett óriás haladásával. Jowa, Minnesota, Wisconsin, Illinois, egy szóval az egész buzatermelő nyugot roppant készletei kevés hónappal az aratás után az atlanti tenger kikötőibe jutnak, akár a vízi uton a tavakból az Erie-csatornába és a Hudsonba, akár közvetlenül a vasuton, akár úgy is, hogy a nyugot gyűlpontjaiból Chicogo vagy Milwaukee-ből a tavakon mennek Erie vagy Buffaloba, honnan vasutra átrakatván érik el a főkikötőket. Tavaly a congressus 2 millió dollárt szavazott meg a Mississippi torkolatok kotrási munkálataira, úgy hogy ha e munka be lesz fejezve, sekély járatú hajókkal Amerika belsejéből minden átrakodás nélkül az európai kikötőkbe lesz szállítható a gabona, körülbelül nem magasabb viteldijak mellett, mint melyeket mi legközelebbi szomszédainkhoz fizetünk.

Láthatjuk mindebből, hogy gabona-kivitelünkre nézve mennyire megnehezedett a létért való küzdelem, a nyugalmas birtoklás helyébe súlyos harcok ideje lépett és többé nem árnithatjuk magunkat az iránt, hogy összes erőnket meg kell

feszíteni, ha már nem is haladni, de legalább a már elért eredmények birtokában megmaradni akarunk.

Mint malomtermelvényeink fogyasztóiul fentebb Angolországot és Délamerikát is említettük. Az ezen országokba való kivitelünk következőleg alakult.

Angolországba Triesten és 1878-tól kezdve Fiumén át szállítottatott:

1870. évben	197,600	1875. évben	169,800
1871. »	274,600	1876. »	268,500
1872. »	180,200	1877. »	516,300
1873. »	149,500	1878. »	694,700
1874. »	115,800		

métermázsza.

Ezen összegre nézve megjegyzendő, hogy azok nem mutatják ki Angolországba menő lisztkivitelünk egész mennyiségét, miután annak nagy része Németországon keresztül Hamburgnak transitálván, németországi kivitelünként van kimutatva. 1878-tól kezdve a Németország által követett tarifpolitika folytán az útirány ugyan megváltozott, és lisztünk nagyobb mennyiségben kereste fel a tengeri utat, miért is a fentebbi kimutatásban tapasztalt nagyszerű növekvés részben az útirány ezen megváltozására viendő vissza, — angolországi lisztkivitelünk örvendetes fejlődését azonban mégis constatálhatjuk, mert még 1877-ben — mint fentebb láttuk — a triesti kivitel mellett a németországi kivitel is az előbbi évekhez képest szépen emelkedett és mert 1878-ban a hamburgi irányban mozgó angol lisztkivitelünket még mindig 150,000 métermázsára számíthatjuk 184,000 métermázsá ellenében, mely 1877-ben követte a németországi exportirányt. Mily fontos malmainkra nézve az angol lisztpiacz, arra nézve egy helybeli ügynöki czég számítása szerint csak azt akarjuk felemlíteni, hogy ha pesti malmaink 1878. évi liszttermeléséből a 0—5-tel számozott finom liszt-fajoknak előállított mennyiségét 1.200,000 métermázsára számíthatjuk, Angolország — mely csakis ezen finom fajokra nézve lép fel nálunk vevőül — az említett esztendőben ezen minőségű termelvényeinknek körülbelül 50%-ját fogyasztotta. Igaz, hogy ezen szép eredményeket 1878-ban csak lényegesen leszállított árak mellett voltunk képesek elérni, mert míg 1877-ben a

fentebb említett lisztfajoknak átlagára métermázsánként 20 frt 88 kr. volt, addig az 1878-ban 18 frt 83 krra süllyedt alá, de Angolországba való kivitelünk figyelmet érdemlő növekedése, és termelvényünknek kedvezőtlen viszonyok között kiküzdött elterjedése mindenesetre oly jelenség, melyet érdem szerint méltányolni kell és mely újból is meggyőzhet bennünket azon nagy fontosságról, melylyel malomiparunk és annak felvirágzására szolgáló minden körülmény közgazdaságunkra nézve bír.

Sokkal kisszerűbb mérveket, de bizonyos állandó fogyasztást, valamint a piacz távolságát és Amerika hatalmas termelését tekintve terményünk kitűnősége mellett bizonyító örvendetes consolidálást mutat brazíliai lisztkivitelünk, mely tett:

1870-ben	13,350	1875-ben	13,490
1871-ben	14,680	1876-ban	11,860
1872-ben	12,780	1877-ben	13,410
1873-ban	12,920	1878-ban	16,080
1874-ben	12,500		

métermázsát. Itt is az utolsó év a legnagyobb mennyiséget mutatja ki, melyet a Délamerikával fennálló összeköttetés ideje alatt elértünk.

Ezen rövid körültekintés után kivitelünk fő piaczaín, nem kívánunk több statisztikai adatokat összehalmozni, és azt tartjuk, hogy az eddigi összeállításokból is elég világos képet nyerünk gabona- és liszt-kivitelünk állapotairól. Látjuk évről évre azon nagymérvű csökkenést, mely első sorban rosz terméseink következményeként bizonyul; mert ott találjuk egyszersmind az újbóli emelkedést, midőn terméseink javulásával kiviteli képességünk növekedik. Látjuk a mindinkább növekedő versenyt és a helyzetnek folyton súlyosodó nehézségeit, de egyszersmind tapasztaljuk, hogy a küzdelemben legyőzve nem vagyunk, és a helyzet tárgyilagos megítéléséből azon alapos reményt merit-hetjük, hogy terményeink feleslegét, ha a rendelkezésre álló eszközöket kellőleg felhasználjuk, úgy mint eddig, jövőre is fogyasztási piaczaínkon biztosan elhelyezhetjük.

Ebbeli reményünk több kedvező körülményben találja alapját, mely a multban is első sorban hozzájárult ahhoz, hogy a külföld gabonánkat és lisztünket keresett árúként tekintette,

és azt egyenlő viszonyok között mások felett mindig előnyben részesítette.

Első sorban felemlitendő itt termésünk kitünő minősége. E tekintetben hallatszottak ugyan utolsó időben panaszok, melyek buzánk minőségének hanyatlását állították, valamint az is igaz, hogy másrészt versenytársaink e téren haladtak, és kedvező esztendőekben úgy a Wolga vidékéről, mint Amerikából szép aczélos buza került a piacra, mely termékünkhöz kitünőségére nézve is közel áll. Egészben véve azonban buzánk még mindig fentartja elsőbbségét, és ha termésünk minőségre is jó, mint például 1877-ben, úgy Svajczban, mint Délnémetországban 2—3 frankkal drágábban kel métermázsánként, mint egyéb ugyanoly súlyú és tisztaságú buzafajok. Malmaink, melyek 1873-ban a rossz termés folytán, részben külföldi buzát voltak kénytelenek feldolgozni, maguk azon helyzetbe jutottak, miszerint magyar és orosz buza között összehasonlítást tehettek és úgy találták, hogy a magyar termék nemcsak tápláló tartalomra, de bő fizetőségre is a másikat jóval túlhaladja. Még messzebb áll mögötte a román buza, melynek csekély minősége mindenütt ismeretes, és mely csak nagyon leszállított árak mellett talál piacra.

Ugyanigy vagyunk a liszttel is. Malmainknak magyar buzából készült terméke az egész világon első helyet foglal, és oly drágán fizettetik, hogy kivitele még akkor is mindig nyereséges volt, midőn a buza ára nálunk magasabban állott, mint azon országokban, a hová a lisztet exportáltuk.

Budapesti első rangú malmaink ma 12 fajta lisztet állítanak elő (0—8, $8\frac{1}{2}$, $8\frac{3}{4}$ és 9 sz. megjelöléssel, úgy hogy a magasabb számok minőségre csökkennek), melyek közül a 3. sz., tehát minőségre 4-ik helyen álló, ma körülbelől oly finom, mint 1860-ban a legkitünőbb fajta volt. Malmaink ezen igyekezete, hogy versenyképességüket a minőség javításával fokozzák, a kivitel emelkedésében találta jutalmát és ösztönt nyújtott említett intézeteinknek, miszerint jó esztendőekben lehetségessé vált nagy beruházások és kedvezőtlen időközökben hozott áldozatok árán termelésüket mind jobban tökéletesbitsék, főfigyelmüket a finom fajták előállítására fordítsák és így oly lisztet produkálnak, mely nagy kelendősi körben Svajczban, Belgiumban,

Hollandban, Angolországban, Délamerikában és Keletindiában, mint minőségre az ottani terméket messze túlhaladó fényűzési cikk van elismerve. Minden fogyasztási területen a különböző izlés szerint az egyes lisztfajok felvételére külön állandó vevőkör alakult, úgy hogy ezen valamennyi malmaink által egyenlő minőségben előállított egyes fajok külön-külön kereskedelmi cikket képeznek, melyeknek ára és kelendősége, majdnem függetlenül a többi fajoktól, az illető piacz viszonyai által szabályoztatik. Kivitelre 10 év óta különösen a 0—3. sz. fajok készíttetnek, melyek a szó teljes értelmében oly első rangú terméket képeznek, mely tisztaságra, fehérségre és erőre páratlan és a sütők által — ha annak bánásmódját eltanulták — a tészta-készítésnél vízmentessége, keménysége, ruganyossága és fehérnyetartalma miatt nagyon becsültetik.

A magyar lisztnek ezen előnyei nemcsak a nyerstermény specifikus tulajdonságaiban, hanem a budapesti malomipar nagy technikus fejlettségében rejlenek, mi mellett a termelés viszonyainkkal és gabonánk tulajdonságaival teljesen ismerős malmaink nagy tökélyre jutottak abban is, hogy az ország különböző vidékeiről összekerülő gabonafajokat állandó minőségű liszt előállítására alkalmas arányban keverjék. Megnyugvással állíthatjuk tehát, miszerint finom lisztünknek a külhoni termék veszélyes concurrentiát tulajdonkép nem képez, és hogy azon gazdag, az élet költséges kényelmeihez szokott országokban, melyek termékünk kiváló tulajdonságát megfizetni képesek, lisztünk addig, míg elsőbbségét megóvjá, mindig kész vevőkre fog találni. Ma a viszony még körülbelől úgy áll, hogy például Németország legjobb terméke a mi 4. sz. fajunkkal helyezhető egy sorba, és úgy német, mint orosz és amerikai liszt egész más fogyasztó körökre vannak utalva, mint kivitelre számító finom liszteink.

Megemlítendőnek tartjuk még, hogy termékeink kitűnő minőségüknél fogva külföldön nagyrészt arra is használtatnak, hogy gyengébb qualitású termékkel kevertetvén, ennek javítását eszközöljék. Így Németország, mely gabonával nagy közvetítő kereskedést űz, a bevitt silányabb orosz buzát vagy rosszabb termésű években saját gyengébb fajú buzáit jobb minőségű termékkel keveri és bizonyos átlagos minőségű terményt állít elő nem-

csak a belfogyasztásra, hanem a kivitelre is, mely nagyrészt Angolországnak irányul. Ezért minél nagyobb mennyiséget képes exportálni Németország, annál több jó buzára szorul, úgy hogy gyakran kedvező evekben is igénybe veszi a magyar buzát saját termékének javítása és kivitelre képesítése céljából. Lisztünk, mely drágább a külhoni termékénél, szinte ritkán fogyasztatik tisztán a külföldön és úgy Angolországban, mint Délamerikában magok a malmok által vásároltatik, melyek saját őrleményüket vele keverik. Oly fényes bizonyítékai ezek termékünk kitünőségének, hogy úgy gazdasági viszonyaink, mint malomiparunk folytonos fejlődése mellett nincs okunk kétségbe esni kivitelünk jövője iránt.

Egy további előny, mely versenyképességünknek javára szolgál, abban áll, hogy aratásunkkal korábban készülünk el és termékeinket gyorsabban hozhatjuk piacra, mint keleti szomszédaink és Amerika. Miután ilyenkor már legjobban megfogytak a múlt év készletei, az új termés céljai pedig már ismereteseek, gyors betakarítás, cséplés és szállítás esetén leginkább vagyunk képesek a kínákozó kedvező viszonyokat felhasználni és terményünk jelentékeny részét még a nehéz verseny nyomása előtt értékesíthetjük. Mindezekből látszik, mily fontossággal bír gabonakivitelünk biztosítása céljából termelésünk tökéletesbitése, és hogy e téren is, mint mindenütt, hol a szabad verseny uralkodik, csak az előállított termék jó minősége képes biztos hódításokra számítani.

III.

Midőn eddig azon viszonyokat igyekeztünk körvonalozni, melyek között gabonakivitelünk jelenkezik, most áttérni kívánunk azon nehézségek részletezésére, melyek e kivitelünk fejlődését zavarják és azon eszközök megjelölésére, melyek export-képességünk előmozdítására szolgálhatnak.

Legfontosabb tárgynak jelenkeznek e tekintetben szállítási intézeteink viteldijai és nagyon elterjedt nézet az, hogy kiviteli képességünk kérdése első sorban *tarif-kérdés*. Ott, hol a kivitelt közvetítő vasutak az állam kezében vannak összpontosítva, e kérdésnek megoldása is a közérdeket képviselni hivatott

államhatalom kezében nyugszik és épen a közérdek fog határozni a felett, mily mértékig kívánatos leszállítani a viteldijakat oly célból, hogy az ország kivitele kellő támogatásra találjon. Az egész számítás dolga lesz, mely meg fogja határozni, miből vár nagyobb hasznot az ország: az államvasutak bevételeiből és az azokba fektetett tőkék jobb kamatozásából, vagy a kivitel fokozásából és az ez úton az országba befolyó összegek növekedéséből. Természetes, hogy az állam ily esetben is tartózkodni fog hasztalan áldozatoktól és eljárásában a viszonyok elfogulatlan mérlegezéséhez lesz kötve, de elvi nehézség nem létezik arra nézve, hogy az államvasutak a kísérlet lehetővé tételéből tényleges áldozatokat is hozzanak, melyekben határt azon igazságos megfontolás fog képezni, mily mértékig méltányos a szállítók hasznára adott kedvezményeket a közjó érdekében közáldozat árán megvásárolni. Egészen másképp áll azonban a dolog ott, hol a nagy szállító intézetek nyereségre czélzó részvénytársulatok kezeiben vannak. Ott a forgalom könnyítése szinte érdekében van ugyan a szállító vállalatnak, a mennyiben kedvezmények által a forgalmat fokozhatja és bevételeit gyarapíthatja és e tekintetben az érdekek bizonyos párhuzamossága tagadhatlan; de az engedélyezhető kedvezmények a nyeresékedési czél által szabott bizonyos határokhoz vannak kötve és változatlanul fennáll azon nagy ellentét, hogy a termelő ország minél többet és minél olcsóbban, a vasutársulat pedig minél többet de minél drágábban kíván szállítani. Ezen ellentétből származnak azután azon sok nehézségek, melyek a tarif-kérdésnél felmerülnek.

Nem akarunk e helyütt az elméleti kérdés eldöntésébe bocsátkozni, mely talán nem is áll oly egyszerűen, a hogy felvettetett: szükséges lesz azonban megvizsgálni, mennyire érvényesül gyakorlatilag ezen ellentét adott viszonyaink között, és mennyire jogosultak nálunk egyrészt a közönség panaszai, másrészt a vasutaknak e tárgyban tanúsított magatartása.

Tagadhatlan az, hogy a vasutak tarifpolitikája ellen a panasz általános és hogy a közvéleményben, valamint a szállító közönség érdekelt köreiben mélyen gyökerezett azon nézet, miszerint vasutaink szükkeblűen ragaszkodván túl magas viteldijakhoz és számot nem vetve azon kedvezményekkel, melyek a világforgalom más vonalain a gabonának engedélyeztetnek,

kivitelünket mindinkább veszélyeztetik, jóllehet a gabonának csekély árai és a földmivelés nagy terhei, valamint a fennálló nagy verseny mellett első sorban ők volnának hivatva lehetőleg olcsó díjtételek által kivitelünket előmozdítani.

A vasutak ennek ellenében azt állítják, hogy a magyar gabona a jelenleg érvényes díjtételek mellett is absolute véve olcsóbb viteldíjjal jut főfogyasztási piacra, mint amerikai vagy orosz buza és hogy ennél fogva annál kevésbé követelhető joggal a díjak további leszállítása, mert a vasutaknak nem áll feladatában csupán azért csökkenteni már is csekély jövedelmeiket, hogy kárukból a termelők könnyű hasznát huzzanak. A vasutak különben nem is képesek az árkülönbözeteket viteldíjaikkal kiegyenlíteni, kivált akkor, ha mint ez nálunk gyakran történik, a búzának piaci ára benn az országban magasabb, mintsem az orosz vagy amerikai búzának eladási ára a német vagy svajczi fogyasztó piacon. Másrészt azonban a vasutak állításuk szerint mindig készek a forgalom érdekében a valóban szükséges engedményeket megtenni és kivált ott, hol más forgalmi utak versenyével állnak szemben, messzemenő díjleszállításoktól sem riadnak vissza.

Ezen eltérő álláspontok felett nehéz volna általánosságban ítéletet mondani. Bizonyos, hogy a szállító közönség gyakran igen is sokat követel, a mint másrészt a szállító vállalatok is nem mindig hajolnak meg kellő készséggel a jogos kívánságok előtt. A közérdek szempontjából mindenesetre azon nézetet kell magunkénak vallani, hogy a viteldíjak lehető leszállítása, mint a termelést olcsóbbító tényező, közgazdasági előnynek tekintendő és hogy vasutainktól legalább a legfontosabb kiviteli irányzatokban, szükség szerint és joggal követelhetjük gabonakivitelünk részére mindazon kedvezményeket, melyeket más országok szállító intézetei saját termésük kiviteli képességének emelése céljából megadnak, annál is inkább, mert a világforgalomnak egymással versenyző főutain a tarifák különben is a lehetőleg legolcsóbb színvonalra leszorított egyenlő magasságban lesznek megállapítandók és mert végtére is azon meggyőződésben vagyunk, miszerint a forgalomnak adott kedvezmények mindig megtermik gyümölcseiket, és a vasuti vállalatoknak lesz legtöbb hasznuk abból, ha a viteldíjak lehető

leszállítása által jobb minőségű és közelebb fekvő termelési piacról jövő búzáknak és lisztünknek visszaszerezni segítik azon domináló helyzetet, melyre minden tényezőnek öntudatos közreműködése mellett jövőben is számíthatnának. A gyakorlat különben ez irányban is — ha nem is mindig kellő gyorsasággal — megoldja feladatait és megnyugvással tapasztaltuk, hogy a vasuti viteldíjak, bár nem ritkán sajnos visszaeséseket látunk, egészben véve mégis a forgalom igényeihez alkalmazkodva, majd mindenütt olcsóbbak és olcsóbbakká lettek. Mily színvonalon állanak ma nálunk és mennyiben felelnek meg a forgalom igényeinek, azt kimutatni lesz a következő fejtetések feladata.

Az utolsó években különösen két mozzanat volt az, mely mélyen beható befolyást gyakorolt vasutaink tarifáira. Egyik a vasutak között fennállott versenynek megszüntetése és a forgalomosztási egyezményeknek az ugynevezett *cartellek* nek mind szélesebb alapon történt szervezése, másik az egészséges tarifarendszernek behozatala és az ezzel együttesen némely vasutainknál bekövetkezett viteldijemelés. Mindkét intézkedés, noha sokoldalú előnyeik nem tagadhatók, némileg reaktionarius jellegű volt és a viteldíjaknak emelésére vezetett. Azonban a következmény már mostanig is úgy mutatta, hogy e visszalépés részben csak ideiglenesnek tekintendő és hogy a vasutak ott, hol csökkenő bevételeik orvoslására messzebb menő díjemeléseket hoztak be, csakhamar meggyőződtek a szerhatástalanságáról és a forgalom kényszerítő követelményeinek nyomása alatt az előbbi díjtételekhez visszatértek.

A mi különösen a *cartellek* et illeti, azoknak haszna vagy ártalmassága felett — miután e kérdés eldöntése nem tartozik megbeszélésünk körébe — nem akarunk elméleti ítéletet mondani, — viszonyaink között mindenesetre tekintetbe volt veendő, hogy államvasutaink a nagy magántársulatokkal szemben oly gyöngye hatalmi helyzetben voltak, miszerint a szélsőségig vitt harcban a rövidebbet húzni voltak kénytelenek. A míg a forgalom fő irányzataiban a vonalok helyzete és terjedelme által domináló államvasuti hálózattal nem bírunk, addig tarifapolitikai tekintetben a közérdeket sem versenyharcban, sem *cartell* által biztosított békés egyezményben kellőleg érvényre emelni képesek nem leszünk. Nem akarjuk azért állítani, hogy különösen az

államvasutaink északi vonala által inaugurált és most már abba-hagyott versenyharcz a díjtételek leszállítására nézve eredménytelen lett volna, és épen ellenkezőleg azt hisszük, hogy az államvasutak teljes elismerést érdemlő vívmányoknak örvendhettek. Igaz, hogy helyzetünk nem volt kedvező és összehasonlítható volt az exponált hadosztályéval, mely magát feláldozva, megmenti a csata eredményét: de a cél el volt érve, habár a magyar államvasutak egyetlen egy mérőt sem szállítottak volna saját vonalukon, mert az ország kivitelét kezében tartó versenyvonal összes versenyzett szállítmányaira nézve kénytelen volt messze menő engedményeket tenni és az államvasutak által hozott áldozatok a díjak mérséklésében kifejezést és egyensúlyt találtak. Természetesnek találjuk azonban, hogy ezen helyzet fentartása a m. államvasutak szempontjából nem látszott kecsagetőnek, és hogy annál inkább igyekeztek a bár hasznos, de épen nem háládatos szerep alól menekülni, mert jövedelmezőségük és forgalmuk csökkenése az államvasuti rendszer hitelét fenyegette aláásni.

Midőn így a forgalom először Északnémetország felé, később pedig lassan-lassan majd minden belhoni és kiviteli főirányokban cartellek által szabályoztatott, ezen rendezésnek legelső természetszerű következménye az volt, hogy a verseny megszűntével a vissztérítések, u. n. refaktiák útján nyújtott kedvezmények a szállító közönségtől elvonattak. A vasutak az ez által okozott visszatetszést igyekeztek ugyan paralysálni, állítván, hogy a nyilvános díjtételek tulajdonkép nem emeltettek, hogy a refaktiák nem a nagy közönségnek, hanem csak egyes szállítóknak javára szolgáltak, — de tulajdonkép a dolog mégis úgy állott, hogy ezen refaktiák bárkinek rendelkezésére voltak, mert a szállító cégek a nagy mennyiségek feladásának feltétele alatt nyert kedvezmények legnagyobb részét a közönségnek voltak kénytelenek átengedni, melyet épen ezen kedvezmények által vontak clientele-jukba, és mert a legnagyobb verseny ideje alatt már egyes kocsirakományokra is adattak köztudomásra hozott és mindeuiki által ismert refaktiák. A szállító cégeknek a haszon kis része jutott, tapasztalati adatok szerint $\frac{6}{10}$ —2 krajczár vámmázsánsként és joggal lehet állítani, miszerint ez időben nem ment ki a versenyzett irányokban egy,

mérő gabona, melynek szállítója az adott kedvezményben közvetve maga nem részesült volna. A gabona szállítási díjainak általános és mindenki által érzett megdrágulása a cartell folytán tehát tagadhatlan tény, és ennek mentségeül — ha már okot keresünk — inkább azt lehet felhozni, hogy a vasutakra nézve nem volt lehető oly leszállított díjtételeket, minők a verseny következtében előállottak, hosszabb időn keresztül fentartani és hogy jogos volt igyekezetük, azon díjtételeket, melyek mellett nyilvános árszabásaikban szállításra vállalkoztak, tetteleg el is érni. Hozzájárult ehez, hogy a túlságig folytatott concurrentia nem volt állandó alapként fentartható forgalmi viszonyaink szabályozására, és hogy az osztrák és a német birodalmi vasutaknak is folyton növekedett pressiója vasutainkat mind jobban szorította a versenynek és refaktiáknak megszüntetésére.

Hogy a refaktiák mellözése által bekövetkezett díjemelést már most közelebbről kimutassuk, következő összeállításokra utalunk.

A belföldi forgalomban 1876. június végéig Budapestre 100 klgr.-ként a nyilvános és a kedvezményes díjtétel következő arányban állott:

Feladási állomás	árszabás-szerű szállítási díj	kedvezményes szállítási díj	különbözet o. ért. kr.
Arad	87·8	81·2	6·6
Csaba	75·4	67·6	6·8
Debreczen	82·2	75·4	6·8
Fegyvernek	54·6	45·8	8·8
Nagyvárad	87·4	80·0	7·4
Ujfehértó	88·0	79·8	8·2
Királytelek	81·0	71·4	9·6
Nyiregyháza	84·6	75·0	9·6
Szerencs	66·4	56·8	9·6
Tokaj	55·4	45·8	9·6

Azon relatiókban, hol a m. kir. államvasutak a legnagyobb kedvezményeket adták, és hol a verseny tetőpontjának idején nagyobb szállítási mennyiségek feltétele alatt mázsamértföl-denként 0·6 krral -12% + 2 kr. kezelési illeték mentek, a különbözetek Budapestre következők:

Feladási állomás	árszabáásszerű díjtétel	kedvez- ményes díjtétel	különbözet o. ért. kr.
Szolnok	36·2	22·8	13·4
Miskolcz	45·1	29·4	15·7
Ruttka	69·2	47·2	22·0

Oderbergre a m. államvasutak szállító czége által 1875. évi november 26-án kiadott körözüvény szerint szinte 100 kgr.-ként a díjtételek következőleg alakultak:

Feladási állomás	árszabáásszerű díjtétel	kedvez- ményes díjtétel	különbözet o. ért. kr.
Budapest	121·6	83·6	38
Csap	159·6	119·6	40
Debreczen	235·2	135·2	100
Kassa	116·2	86·2	30
Kecskemét. . . .	159·6	121·6	38
Mokrin.	188·0	150·0	38

A marcheggi és oderbergi irány között fennállott verseny által legjobban érintett északnémet kiviteli forgalomban hasonló, illetőleg még nagyobb különbözetek mutatkoznak. Így az osztrák államvasut szállító czége által 1875. december 5-én következő kedvezmények ajánlottak a közönségnek:

Feladási á l l o m á s	Hamburg és Lübeckbe		Berlinbe		Lipcsébe		Magdeburgba	
	vámházsánként = 50 kilo ezüstgarasokban							
	díjtétel	refakta	díjtétel	refakta	díjtétel	refakta	díjtétel	refakta
Budapest	24·70	3·2	21·20	4·3	22·82	4·9	24·82	6·9
Baziás	34·07	4·7	31·20	5·7	31·80	3·5	33·80	5·5
Czegléd	26·20	3·2	22·30	4·3	25·00	5·5	27·50	6·9
Szeged	29·70	5·7	26·20	6·7	27·20	5·2	29·20	7·1
Arad	30·40	4·2	25·60	4·3	30·00	7·2	32·30	9·0
Csaba	29·20	4·2	24·40	4·3	29·20	7·6	31·60	9·0
Debreczen	29·20	4·0	24·70	4·3	29·40	8·3	31·60	9·0
Nyiregyháza	29·30	6·0	24·70	6·1	30·30	9·9	32·60	10·2
Királyháza	34·60	7·8	30·10	8·0	34·80	10·6	37·30	11·9
Bátyú	32·60	7·6	28·00	8·0	33·60	10·5	36·00	12·7
Tisza-Ujlak	34·20	7·7	29·60	8·2	35·20	10·7	37·60	12·9

vagyis az ágiót tekintetbe sem véve, a díjengedmények méterházsánként 32 krtól egész 129 krig váltakoztak. Egész belöldi és a legtöbb német kiviteli forgalomban engedélyezett ily tetemes díjleszállítások természetesen nagy befolyással voltak gabonakereskedésünkre, és joggal állithatni, hogy az ezáltal előidézett nagy mozgalom és üzleti tevékenység által volt egyedül lehetséges a rossz termékek által sujtott ezen nehéz esztendőkbén mégis oly kivitelre szert tenni, mint a minőt eszközlünk. De másrészt ép oly természetes, hogy ezen kedvezmények elvonását gabonaüzletünk nagyon is megérezte, és azt hisszük, hogy vasutaink nem eléggé méltatták e tekintetben a cartell következményeit, hanem abbeli igyekezetük által vezéreltetve, miszerint a reájuk nézve terhes versenyt és a sok oldalról igazságtalannak talált refaktiákat megszüntessék, szemethunytak azon körülmény előtt, hogy mátol holnapra egy kocsi rakomány gabona vagy liszt viteldíját egész 130 frtig megdrágították.

A viteldíjak felemelésének tendenciája ezzel azonban még nem volt kimerítve. A refaktiák megszüntetése csak a verseny

előtt érvényes hivatalos tarifákat állította vissza, némely vasut azonban ezeket még alacsonyabbnak tartotta, és mint már említettük, az egységes tarifarendszer behozatalát és a díjszabásoknak a méterrendszer szerinti átszámítását felhasználta arra, hogy díjtételeit még külön emelje. Így legelőször a magyar államvasutak jutottak azon helyzetbe, hogy tarifájukat átdolgozzák. Árszabási rendszerünk a kocsitűr systemájára lévén alapítva, midőn önmagukban ezen a többi vasutak által ellenzett rendszert tovább fentartandónak nem találták és a magyar-osztrák vasutak által együttesen elfogadott új árúosztályozáshoz hozzájárultak, díjszabásuknak új alapra lett fektetésével egyúttal kiegyenlíteni igyekeztek azon különbségeket, melyek saját díjtételei és a többi vasutak viteldíjai között léteztek. Ha nem is találjuk helyesnek, hogy az államvasutak mintegy példával mentek elő a díjtételek felemelésénél, mégis az igazság kedvéért el kell ismernünk, hogy a verseny megszűnése után nem volt ok a magyar államvasutak helyi viteldíjait aránytalanul olcsóbban tartani a többi vasutak tarifáinál annál is inkább, mert ezen aránytalanságból sok esetben a magyar államvasutak egyoldalú megkárosítása állott be, a nélkül, hogy díjrészleteinek olcsósága a forgalomnak nagyobb előnyére vált volna. Meg is kell jegyeznünk, hogy az államvasutak díjtételei a felemelés daczára olcsóbbak maradtak többi hazai vasutaink díjtételeinél, és hogy a magyar államvasutak különösen a bennünket első sorban érdeklő kiviteli árszabásoknál, mint később látni fogjuk, többnyire régi olcsóbb díjrészleteiket számították be, és feladatukat helyesen felfogva ott, hol a forgalmat veszélyeztetve látták, magasabb részletek igénybevételétől tartózkodtak.

A magyar államvasutak helyi forgalmában beállott díj-emelést következő példák mutatják.

Budapestre 100 kgr.-ként:

	régi díjszabás	új díjszabás
Szolnokról	36.2	48.3
Miskolcra	45.1	58.1
Ruttkáról	69.2	86.9

Jóllehet az emelés lényeges és hozzáadva azon fentebb kimutatott különbségeket, melyekkel a refakciák megszüntetése

folytán a szállítás a kérdéses viszonylatokban már amugy is megdrágított, a magyar államvasutak által közvetített forgalomnak súlyos terheltetésére vezetett, — mégis még nagyobb horderőt kell tulajdonitanunk azon további tarifaemelésnek, mely az osztrák államvasut helyi dijszabásában vitetett keresztül, nemcsak azért, mert sokkal nagyobb forgalmi területet érintett, hanem kivált az okból is, mert a forgalmunk oroszánrészét kezeiben tartó vasut vonalain lépven életbe, aránytalanul nagyobb szállítási mennyiségekre terjedt ki.

Az osztrák államvasutnak régibb gabonatarifája aként képeztetett, hogy

10 mértföldig terjedő távolságoknál mázsamérföldenkint 1.5 kr., vagyis 100 kilogramm- és kilométerenkint 0.395 kr. egységtétel,

20 mértföldig terjedő távolságoknál mázsamérföldenkint 1.3 kr., vagyis 100 kilogramm- és kilométerenkint 0.343 kr. egységtétel,

és 20 mértföldnél nagyobb távolságoknál mázsamérföldenkint 1 kr., vagyis 100 kilogr.- és kilom. 0.263 kr. számított, míg az új árszabás akként szerkesztetett, hogy az első 75 kilométerre 100 kilogr. és kilom. 0.40 kr. és minden további kilométerért 0.26 kr. egységtétel jött számításba. Az egységtétel tehát nem igen emeltetett és a különbség inkább a tarifa szerkesztésének módjában fekszik. Mert míg előbb 20 mértföldnél (152 kilométernél) nagyobb távolság esetén az egész vonalhossz díjtétele a legolcsóbb 1 kr. egységtétel alapján alakított, az új rendszer szerint minden esetben az első 75 kilométerre a sokkal magasabb $\frac{4}{10}$ krajczár egységtétel jött számításba, és csak a fenmaradó hossz részeltetett a 0.26 kr. tételben. Ez által tehát különösen a hosszabb távolságra menő szállítások lettek megdrágítva, minek következménye annál érezhetőbb volt, mert a Bánát gazdag buzatermő vidékeinek provenientiái sujtattak legjobban az áremelések által. A díjtételek összehasonlítása t. i. következő képet mutat 100 kilogrammonként krajczárookban:

	5 mértföld 38 kilom.	10 mértföld 76 kilom.	15 mértf. 114 kilom.	20 mértföld 152 kilom.	25 mértföld 190 kilom.	30 mértföld 227 kilom.	40 mértföld 304 kilom.	50 mértföld 380 kilom.
Régi árszabás	19·4	34·6	3·84	57·2	62·6	66·0	85·6	106·0
Új árszabás	19·6	35·0	45·0	55·1	65·2	75·0	95·4	115·6

E szerint a különbözetek egyes fontosabb relációkban tettek :

Budapestre 100 kilogr. krajczárokban.

	1876. október 1-éig	1876. október 1-je után	különbözet
Baziás	117·0	127·0	10·0
Gyertyámos . . .	78·5	88·7	10·2
Kecskemét . . .	40·0	42·6	2·6
Kikinda	69·4	78·8	9·4
Szeged	62·6	65·2	2·6
Temesvár	84·6	95·2	10·6
Versecz	106·0	115·1	9·1

Az eddig előadottak körülbelül képét nyújtják azon megdrágításnak, melylyel Magyarország belforgalmának legfontosabb irányzataiban a gabonakereskedés az 1876. év folyamában sujtatott. Nem akarjuk az olvasó figyelmét több, e tárgyra vonatkozó összeállítással fárasztani, és elegendőnek tartjuk még felemlíteni azt, hogyha a kedvezmények megszűnését és a direkt tarifemeléseket együttesen számba vesszük, 1875-től 1876-ra a díjtételeknek Budapestre az északnémet kiviteli forgalomban 12—30^o/o-kal, a tiszavidékről Budapestre irányuló forgalomban átlag 22^o/o-kal, a magy. államvasutak Szolnok, Miskolcz, Ruttká átmeneti állomásairól Budapestre egész 100^o/o-on túl terjedő felemelését tapasztaljuk. Igaz, hogy vasutaink a nagy verseny

ideje alatt az önköltségek határáig süllyedt tételekkel közvetítették a forgalmat, mert ha a magyar államvasutak mázsamértőföldenkint $\frac{6}{10}$ kr. tételből még 12 $\frac{0}{10}$ -ot bonifikáltak, szállítási nyereségről szó nem lehet, — mégis nem minden vasutnál és nem minden relatióban állott fenn ily kedvezőtlen viszony és azon általános tendenciát, mely ez időben a vasuti díjak fel-emelésére kezdett irányulni és a vasuti bevételek fokozását a szállítási díjak csupán mechanikus emelésében kereste, a forgalom érdekében élénken sajnálnunk kell. Alkalmunk lesz későbbben kimutatni, hogy hazai vasutaink szállítási díjai absolute véve magasak, hogy azok más forgalmi területek példájára lényegesen leszállíthatók volnának és azon meggyőződésünknek kell kifejezést adni, miszerint csupán az épen 1876-tól kezdve bekövetkezett jobb termések és evvel kapcsolatos nagyobb forgalom, egybevetve az 1877. évnek Magyarországra nézve kedvező többi üzletviszonyaival tették lehetővé a díjemelések elviselését, melyeknek visszabatását rosszabb időjáratok bekövetkeztével bizton meg lehet jósolni.

Az új árszabási rendszernek a panaszolt díjemelések mellett voltak különben még más hátrányai is, melyek forgalmunknak érezhető kárára váltak. Legfontosabb e tekintetben azon módosítás, hogy míg előbb az A osztály díjtétele, mely alá a gabona-neműek és örlemények estek, minden szállítási mennyiségnél alkalmaztatott, addig az új árúosztályozásnak ezen czikkekre szóló I. külön árszabása csak teljes kocsirakomány, vagyis 10,000 kilogramm feladása vagy az ezért járó díj megfizetése mellett jön alkalmazásba, 5000 kilogr. feladásánál pedig az A osztály új tétele és ennél kisebb mennyiségeknél a mérsékelt darabárú-osztály számíttatik. Magára a gabonára nézve ez nagy különbséget nem tesz, de annál sujtóbb a lisztforgalomra nézve. Malmaink Ausztriában, Cseh- és Morvaországban az egyes kiskereskedőkkel és pékekkel közvetlen összeköttetésben állottak, és az említett vidékekre menő nem lényegtelen kivitelüket kocsirakománynál kisebb mennyiségekben adták át a szállítási vállalatoknak. Az üzletnek ezen módja az új tarifák folytán egészen lehetetlenné vált és a kisebb kereskedő, ki a szállítás nagy árkülönbözetei mellett nem birta versenyképességét a nagy kereskedővel szemben fentartani, szükségleg-

tének fedezésére külföldi, többnyire szászországi malmokhoz fordult.

Mily nagyok ezen különbségek, arra elegendő lesz néhány példát felhozni. Budapestről a díjtételek 100 kilogrammonként:

Rendeltetési állomás	Régi díjtétel minden mennyiségre	Új díjtétel 1876. október 1-én		
		10,000 kgr. feladásnál	5,000 kgr. feladásnál	5,000 kgr. alóli feladásnál
Bécsbe	77·0	92·3	103·0	124·0
Prága	180·2	178·0	203·0	281·0
Brünn	113·2	111·1	130·5	173·1
Trübau	150·2	135·3	166·4	222·6
Kolin	176·2	161·8	187·7	255·8
Bodenbach	227·2	208·5	237·3	334·5
Eger	168·0	212·3	250·1	320·0
Pilsen	187·2	183·8	210·1	287·4

A díjszámításnak ezen módja folytán azon helyzet állott be, hogy lisztünk, mely messze külföldön oly fényesen megállja a versenyt, legközelebbi és legtermészetesebb fogyasztási piacán mindjobban leszorult a térről és hogy malmaink elvesztették az üzletnek épen azon részét, melyet legnagyobb nyereséggel voltak képesek folytatni. Azon nagy fontosságnál fogva, melyet önerejéből nagyra fejlődött egyetlen iparunknak tulajdonítunk, és minden alkalommal kiemelni kötelességünknek ismerünk, kétszerte sajnósak kell jeleznünk ezen mesterséges akadályt, melyet az új tarifrendszer a kocsirakományi elv részben való alkalmazásával malomtermelvényeink értékesítése elé gördített, és azon nagy nehézségeknél fogva, melylyel a lisztkereskedésnek más alapokra fektetése és kivált kisebb fogyasztó helyeken raktárak vagy gyűjtő ügynökségek felállítása által leendő központosítása bir, nem kívánhatjuk eléggé élénken az előbbi állapothoz való visszatérést, vagyis azt, hogy a malomtermelvényeknek engedélyezett díjtételek, a feladott mennyiséget tekintetbe nem véve, egyenlően alkalmaztassanak. Oly áldozat volna ez, mely a vasutakat a multnak példája szerint túlsá-

gosan nem terhelné és a kocsikihasználást, miután más árúknak hozzárakása nem ütközik nehézségbe, miben sem akadályozná. Meg akarjuk különben jegyezni, hogy vasutaink ez irányban tettek már némi lépést, a mennyiben 1878 kezdetétől fogva a legtöbb cseh és morvaországi állomásra a teljes kocsirakományi díjtétel már 5000 kilogr. feladása mellett vissztérítési úton engedélyeztetett és utóbbi időben a gabona és örleményekre szóló külön árszabások díjtételei nem csak ezen irányzatokban, de számos külföldi kötelékben is már fél kocsirakományok feladásánál árszabásszerűen alkalmaztatnak, de az ennél kisebb mennyiségekre nézve a panaszolt állapot orvoslást még nem nyert, és azt lisztforgalmunk érdekében a jövőtől kell elvárnunk.

A gabonakereskedelmet sujtó egy másik hátránya az új árszabásoknak abban állott, hogy míg előbb az *A* osztály díjtételei papírpénzben szedettek, addig az új tarifa tételei ezüstárkeletpótlékkal számíttattak. Jelenleg e körülmény activ érdekekkel nem bír, de akkor, midőn a módosítás történt, az agió folytonos ingadozásainak idején nemcsak a biztos számítást nehezítette meg, hanem huzamos ideig a különben is felemelt díjtételeknek érezhető, 10–15^o/o között váltakozó további drágítását eszközölte. A kormány kívánságára a vasutak ez irányban is tettek ugyan kedvezményt, a mennyiben a budapesti csatlakozási forgalomban tényleg 5^o/o-nál magasabb agiópótléket nem szedtek, de a panasz oka mégis részben fennállott, míg az ezüst-ágió megszűnésével egyelőre tárgytalanná vált.

Körütekintésünkben eddigelé nem akadtunk biztató mozanatra, és mindenfelé a vasutak azon igyekezetével találkoztunk, hogy a viteldijakat lehetőleg felemeljék. Ezen törekvésnek azonban határokat kellett találnia és a forgalomnak igényei egyrészt, a kormánynak folytonos közbeszólásai másrészt, itt is előidézték a kedvező fordulatot. Azt hisszük, hogy nem csalódunk azon állításunkkal, miszerint az eddig tett tapasztalatok nyomán vasutaink ma már maguk is át kezdik látni, miszerint díjemeléseikkel túl mentek a kellő mértéken, és hogy nem volt elég a versenyt egymás között megszüntetni arra, hogy a szállítási díjakat azután kényük szerint felemelhessék, — de hogy számolniok kell a világforgalom minden tényezőjével és hogy ők sem zárkozhatnak el annak szükségétől, miszerint lehető olcsó

tarifákkal lendületet és támaszt adjanak a kereskedelmi mozgalomnak.

Ezen kedvező fordulatnak első bizonyítékát abban látjuk, hogy az osztrák államvasut 1879. évi május 1-én újra átdolgozta gabonaárszabását és abban azon díjemeléseket, melyeket 1876. október 1-én, mint láttuk, a gabonaforgalom nagy hátrányára behozott és melyektől bevételeinek nagy mérvű fokozását várta, nagyobbára újra elejtette. Igaz, hogy e fontos eredményben nagy része volt a kormány behatásának, mely a temesvár-orsovai vonalrész engedélyokmányában foglalt azon határozathoz ragaszkodva, miszerint a társulat bármely magyar állomásáról egyenlő vagy csekélyebb szállítási távolság mellett ne szedhessen magasabb vitelbért, mint minőt Orsováról ugyanazon rendeltetési állomásig szed, — az orsovai forgalom fentartására szükségkép megkívánt díjengedmények átvitelét az összes magyar locális forgalomra követelte: mégis egyenlő befolyást kell tulajdonítanunk ezen, az osztrák államvasut összes vonalaira kiterjesztett díjmérséklésekben a társulat azon jobb meggyőződésének is hogy a harmadfél éven át folytatott tarifapolitika saját érdekeinek sem felelt meg, és hogy a forgalom csökkenését és a fogyasztási piacok elvesztését csak díjengedményekkel lehet ellensúlyoznia. Nem kívánhatunk egyebet, mint hogy többi vasutaink is mielőbb e meggyőződésre jussanak, és saját részükről is átlássák, miszerint magas szállítási díjtételek nem elegendők nagy bevételek eszközlésére.

Az osztrák államvasut ezen legújabb árszabása szerkezetére nézve annyiban különbözik elődjétől, hogy az első 70 kilométerre 100 kilogramm- és kilométerenkint 0.40 krt, minden további kilométerre azonban már csak 0.24 krt számít, 4 kr. kezelési illeték és a szállítási adó hozzáadásával, a csehországi állomásokkal való forgalomban pedig a Marcheggtől északon fekvő vonalon, valamint Budapesten fölül Marcheggig terjedő magyar vonalon az első 35 kilométer után 0.40, minden további kilométer után 0.21 kr. egységtételt és 2 kr. kezelési illetéket vesz számításba, míg Budapestről magáról a díjtételt Marcheggig akként képezi, hogy az egész távolságra a 0.21 kr. egységtételt, alkalmazza és a Budapesten alól fekvő állomásokról a feladási állomástól Budapestig 0.24 kr. egységtételt számít és ehhez

hozzáadja a pest-marcheggi díjtételt. Az árszabás ezen szerkezetének következménye a tarif-tételek lényeges leszállítása, Budapest forgalmának kedvezményezése, és azon körülmény folytán, hogy a Budapesten alul fekvő állomások csehországi forgalmában a díjtétel valamivel magasabb és a localis tarifához közelebb álló egységtételek alapján képeztetik, mint maga a budapesti tétel, a törött forgalomban előálló különbözetek csökkenése. Ez utóbbiról különben később lesz alkalmunk bővebben szólani.

A díjleszállítás mérvét és az osztrák államvasut mai tarifájának a régibb 1870-ki, valamint 1876-iki fölemelt árszabásához való viszonyát következő példák mutatják ki:

B u d a p e s t r ől	1870. októberi díjszabás	1876. októberi díjszabás	1877. májusi díjszabás
Baziásra	115·0	127·0	119·0
Czegléd	32·6	33·9	33·4
Karansebes	—	121·4	113·9
Kecskemét	39·2	42·6	41·2
Kőbánya	7·0	7·3	7·3
Marchegg	65·0	76·3	72·3
Oravicza	119·0	130·2	122·0
Orsova	—	135·0	127·4
Prácsa	62·4	68·9	65·5
Stadlau	74·0	89·4	78·7
Szeged	61·4	65·2	62·0
Temesvár	83·0	95·2	89·7
Újfalú	64·8	74·8	70·8
Bécs	77·0	92·3	79·3
		később 88·3	

Úgy látszik tehát, hogy az osztrák államvasut 1876. évi tarif-emeléseit körülbelől corrigálta, de még mindig nem szállott le teljesen 1870-ki árszabásának tételeihez, melyekre nézve azonban meg kell jegyezni, hogy azokba szállítási adó beszámítva nincs, úgy hogy egész méltányos összehasonlítás céljából azokat a magyar vonalra nézve 2%-kal fel kellene emelni.

Nagyobb mérvű tarif-leszállításokat eredményezett ezen új árszabás a magyar állomásoknak a csehországi állomásokkal való forgalmában és valamint az osztrák államvasut előbbi díjfelemelése majdnem összes forgalmunkat megdrágította, úgy most a díjleszállítás is nem maradt a nevezett vasut helyi forgalmára korlátozva, hanem kihatott az egész cseh- és morvaországi forgalomra és úgy a magyar, valamint az osztrák-magyar vasuti kötelék árszabásainak jelentékeny mérséklésére vezetett.

Elegendő lesz e tekintetben az alanti példákra utalni:

	1870. okt.	1877. okt.	1879. máj.
Budapest—Prága	179	178	151·7
Budapest—Brünn	112	111·1	98·4
Budapest—Bodenbach	213	208·5	178·8
Temesvár—Aussig	286	281·5	248·2
Temesvár—Kolin	241	237·8	212·4
Oroszlámos—Kralup	242	245·8	209·3
Oroszlámos—Olmütz	214	207	191·3
Szeged—Znaim	152	159·8	136·9

	1876. aug.	1879. május
Arad—Osviecim	230·7	217·5
Fegyvernek—Krakkó	218·4	204·5
Csaba—Granica	232·5	204·2
Nagykároly—Olmütz	249·8	227·9
Kolozsvár—Lundenburg	241·3	233·2
Brassó—Leipnik	372·5	341·4
Szeben—Oderberg	307·6	289·2

	1878. febr.	1879. május
Arad—Eger	289·4	254·7
Debreczen—Pilsen	254·4	226·9
Csaba—Saaz	282·3	261·2
Nagyvárad—Bilin	291·8	265·6
Szerencs—Carlsbad	305	272·2
Orosháza—Komotau	308·9	280·6
Zombor—Budweis	277·5	249·2
Bátyú—Teplitz	301	282·3

	1878. február	1879. május
Királyháza—Marienbad	331·8	304·3
Legenyemihályi—Dux	282·5	261·6
Szatmár—Krems	250·7	232·8
Eger—Kralup	234·5	208·8
Hatvan—Tetschen	220	208·8
Losonez—Tulln	176·1	158·8
Szolnok—Iglau	176·9	164·8
Miskolcz—Lissa	240·7	207·7

	1878. novemb.	1879. május
Eger—Érsekújvár	97·6	95·6
Ruttka—Galantha	145·7	142·9
Losonez—Kikinda	130·8	127·9
Miskolcz-Baziás	168·6	166·8
Ruttka—Baziás	212·2	202·4
Hatvan—Orsova	163·1	155·4
Gyöngyös—Versecz	149·5	143
Zólyom—Lugos	193·6	167·2
Ruttka—Oravicza	215·4	150·8
Losonez—Oravicza	181·2	118·3

A felsorolt példák Magyarország forgalmi területének legnagyobb részét és úgyszólván egész Cseh- és Morvaországot felölelvén, legfényesebb bizonyítékai, mily messze menő kihatással bír forgalmi viszonyainkra az osztrák államvasutnak minden gyökeresebb tarif-intézkedése. A kimutatott leszállítások, melyek métermázsánként körülbelül 30 krig terjedő díjmérséklést tüntetnek elő, bizonyára lendületet fognak adni belföldi és különösen budapesti gabonakereskedésünknek és hathatós eszköznek fognak bizonyulni arra, hogy a már veszendőnek indult csehországi, valamint a szász piacot is, melyre e tarifák szinte hatással bírnak, visszahódítsuk.

Egy további kedvező körülményként fel kell említenünk, miszerint a m. kir. államvasutak keleti vonalukon a forgalom főczikkeire és így gabonára is az északi vonalnak olcsó tarifáit vévén alkalmazásba, Erdély is leszállított tarifák által közelebb

hozatott az ország szívéhez és a kölcsönös forgalom ez irányban is előmozdítottatott. Így:

	1877. július	1879. május
Budapest—Brassó	216·1	202·1
Budapest—Kolozsvár	142·6	134·2
Budapest—Szeben	190·4	176·3

Ezek volnának nagyjában véve azon főbb mozzanatok, melyek belföldi gabonaárszabásaink alakulására a vizsgálódásunk tárgyát képező időben legérezhetőbb befolyást gyakoroltak. Hogy a helyi árszabások ezen hullámvásáira némileg részletesebb figyelmet fordítottunk, noha értekezésünk első sorban gabonakereskedelmünk kiviteli viszonyaival foglalkozik, azt azzal véljük indokolandónak, hogy a helyi és csatlakozási árszabások szerint közvetítették fővárosunk oly annyira fontos gabonaforgalma és hogy ezen helyi tarifák többnyire alapját képezvén a kiviteli direkt árszabásoknak is, melyek felállításánál lehetőség szerint beszámíttatnak, ez utóbbiakra legközvetlenebb befolyást gyakorolnak. Ugyanazért nem is tartjuk elegendőnek azon, e munkálat természeténél fogva csak hiányos visszapillantást, melyet eddig belföldi tarifáink változó viszonyaira megkísértettünk, hanem szükségesnek látjuk azon további kérdés fejtegetésébe bocsátkozni, vajon helyi gabonatarifáink mai magasságukban megfelelnek-e a forgalom igényeinek, vagy további leszállításukat kell-e még követelnünk?

Fontosabb vasutaink mai gabonadíjtételei 100 kilogrammonként a következők:

Vasut megnevezése	50 kilom. távolságra	100 kil.	200 kil.	300 kil.	400 kil.
Osztérák államvasut. . . .	24·5	40·0	64·5	88·9	113·4
Déli vasut	24·4	36·9	57·6	85·6	112·2
Magyar államvasutak . . .	21·4	35·7	62·2	84·7	104·7
Tiszai vasut	26·0	41·3	61·7	78·0	94·4
Kassa-oderbergi vasut . . .	29·5	50·4	80·0	100·3	120·2
Északkeleti vasut	26·0	41·3	70·9	100·5	130·0
Alföldi vasut	25·5	41·8	69·4	83·6	—
Nyugoti vasut	24·5	37·7	58·1	78·5	—
Gácsországi vasut	24·5	44·1	79·3	107·3	133·9

Kivonva ezen díjtételekből, melyekben félreértés elkerülése végett legyen megjegyezve, a kezelési illeték és a szállítási adó már beszámítvák, az egy kilométerre eső egységtételt:

Vasut megnevezése	50 kilom.	100 kil.	200 kil.	300 kil.	400 kil.
Osztrák államvasut .	0·481	0·400	0·322	0·296	0·283
Déli vasut	0·480	0·369	0·288	0·285	0·280
Magyar államvasut .	0·428	0·357	0·311	0·282	0·261
Tiszai vasut	0·520	0·413	0·308	0·290	0·236
Kassa-oderbergi vasut	0·590	0·504	0·400	0·334	0·300
Északkeleti vasut . .	0·520	0·413	0·354	0·335	0·325
Alföldi vasut	0·510	0·418	0·347	0·278	—
Nyugoti vasut	0·481	0·377	0·290	0·291	—
Gácsországi vasut . .	0·481	0·441	0·396	0·357	0·334

Vagyis a távolságok átlagában az itt figyelembe vett vasutak gabonadíjtételei 100 kilogramm- és kilométerenkint következőleg sorakoznak:

magyar államvasut	0·327	mázsamértföldenkint	1·23 kr.
déli vasut	0·338	»	1·28 »
tiszai vasut	0·353	»	1·33 »
osztrák államvasut	0·356	»	1·34 »
nyugoti vasut	0·359	»	1·36 »
alföldi vasut	0·388	»	1·47 »
északkeleti vasut	0·389	»	1·47 »
gácsországi vasut	0·402	»	1·52 »
kassa-oderbergi vasut	0·425	»	1·61 »

Ha ezen összeállításokon végig tekintünk, úgy találjuk, hogy a díjtételek mind az ugynevezett övrendszer alapján vannak képezve, azaz nagyobb távolságokra fogyó egységtételek szerint alakítvák, mely rendszernek az egyes vasutak viszonyaihoz és forgalmához idomított különböző alkalmazása eredményezi legkivált a mutatkozó különbségeket. Így például a tiszai vasut, mely egész 100 kilométer távolságra az északkeleti vasuttal egyenlő tételt számít, ezen távolságon túl lényegesen olcsóbbá

válík és 400 kilométer távolságra métermázsánként már 36 krral kevesebbet számít. A tiszai vasut tehát aránytalanul leszállítja nagyobb távolságokra — melyekre különben alig szállít — díjtételét, hogy más vasutak által átszelt és érintett hosszú vonalán vezethesse a szállítmányokat, vagyis tarifája kiváló mértékben versenytarifa, míg az északkeleti vasut fekvésénél fogva hosszabb vonalait is magasabb díjtételekkel kihasználhatja. Nagyon messze vezetne, ha a díjtételek ezen részleteibe akarnánk bocsátkozni és előadni kívánnánk azon befolyást, melyet az előálló tarifadifferentiák az egyes irányzatok forgalmi viszonyaira gyakorolnak: értekezésünk céljaira elég megjegyezni, hogy habár az egyes vasutak forgalmi helyzete által igényelt díjszámítási különbségek jogosultságát bizonyos határig elismerjük és a vasutüzlet természetéből folyó azon elv ellen sem kívánunk kifogást tenni, miszerint hosszabb távolságra olcsóbban lehet nyereséggel szállítani, mint rövid távolságokra, mégis a túlságos differentiálást nem tartjuk szükségesnek és azt hisszük, hogy forgalmunk sok tekintetben jobban járna, ha most, midőn azt a verseny megszűnésével különben is könnyebben meg lehet tenni, egyenlőbb alapon képeztetnének a tarifák, és ez által elkerültetnék közbeneső kereskedelmi gyűlpontoknak oly árkülönbözetek által történő mesterséges megkárosítása, mint ezt különösen Budapestnél is panaszkodni van alkalmunk. Nem óhajtanók vasutainkat német egyenruhába bujtatni és nem is a német vasutpolitika által jelenleg kiküzdöni óhajtott babérok támasztják fel irigységünket: de részünkről is azt hisszük, hogy épen a gabona-árszabások, melyek lehető alacsonyra szorított nivellirozást kívánnak, és melyek között — mint fentebb láttuk — nálunk sincsenek már szerfelett nagy különbségek, legjobban megkívánják az egyenlő, alacsony egységtétel alkalmazását, mert meg vagyunk győződve, hogy addig kivált a külföldi kötelékekben is olcsó díjszabásaink nem lesznek, míg vasutaink helyi gabona-árszabásaikat egyenletes és minden vasutra általánosan kiterjedő alapon nem mérséklük. Tudjuk, hogy ezen állításunkkal a vasutak élénk ellenkezésére fogunk találni, melyek jövedelmezőségüket vélvén megtámadva és helyzetük előnyeihöz üzleti természetükből folyólag ragaszkodva, a forgalom által igényelt könnyebbitéseket sokszor csak

a reájuk nézve nehéz áldozat színében tekintik és megszokott érvelésekkel bátráltatják, mégis ezen általános leszállítás szükségét annál nagyobb joggal hangsúlyozhatjuk, mert e tekintetben a mienkkel rokon forgalmi viszonyok között levő német vasuti hálózat példájára is hivatkozhatunk.

A porosz államvasutak tudvalevőleg 100 kilogramm- és kilométerenkint 0.445 márkfillér egységtételt fogadtak el helyi árszabásunkban gabonára nézve, mihez még 100 kgr.-kint 12 fillér kezelési illeték járul. Ezen alapon, melyet valamennyi német vasut elfogadni készül, a díjtételek következőleg alakulnak:

50 kil.	100 kil.	200 kil.	300 kil.
0.35 márka	0.57 márka	1.02 márka	1.47 márka

vagyis oszt. ért. krajezárokban (1 márka = 57 kr.)

19.9	32.4	58.1	83.7
------	------	------	------

Ebből azt látjuk, hogy a német vasutak által elfogadott díjtételek olcsóbbak a magy. államvasutak, tehát legolcsóbb vasutunk díjtételeinél is, drágább vasutaink gabonatarifáinál pedig 30—40%-kal csekélyebbek.

Részletesebb összehasonlítás kedvéért, úgy mint fentebb hazai vasutainkra nézve tettük, a nevezetesebb német vasutak díjtételeit is ki akarjuk mutatni.

Vasut megnevezése	50 kil.	100 kil.	200 kil.	300 kil.
	100 kgr.-kint német bir. márkában			
Felső-sziléziai vasut . .	0.30	0.52	0.96	1.46
Aló-sziléz-márki . . .	0.32	0.57	0.96	1.32
Berlin-hamburgi . . .	0.35	0.58	1.03	—
Berlin-stettini . . .	0.35	0.57	1.00	1.40
Köln-minden . . .	0.35	0.57	1.02	1.47
Bajor államvasutak . .	0.35	0.57	1.02	1.47
Szász államvasutak . .	0.37	0.62	1.12	1.62

Osztrák értékű krajczárookra átszámítva: 1 márka = 57 kr.

Vasut megnevezése	50 kil.	100 kil.	200 kil.	300 kil.
Felső-sziléziai vasut . .	17·1	29·6	54·7	83·2
Alsó-sziléz-márki . . .	18·2	32·4	54·7	75·2
Berlin-hamburgi . . .	19·9	33·0	58·7	—
Berlin-stettini . . .	19·9	32·4	57·0	79·8
Köln-mindeni . . .	19·9	32·4	58·1	83·7
Bajor államvasutak. . .	19·9	32·4	58·1	83·7
Szász államvasutak . .	21·0	35·3	63·8	92·3

Vagyis a távolságok átlagában a fentebbi vasutak következő egységtételekkel jelenkeznek:

felső-sziléz	0·297	mázsamértföldenkint	1·12 kr.
alsó-sziléz-márki	0·302	»	» 1·14 »
bajor államvas.	0·314	»	» 1·19 »
köln-mindeni	0·314	»	» 1·19 »
berlin-stettini	0·318	»	» 1·20 »
berlin-hamburgi	0·340	»	» 1·28 »
szász államvas.	0·349	»	» 1·32 »

Mi következik ezen számokból? Először is az, hogy jól lehet Németországban is az egyes vasutak más-más forgalmi és üzletviszonyok között vannak, mégis már ma is, midőn a tarifák egységitése törvény által még kivive nincs, az egyes vasutak tarifái között sokkal csekélyebb különbségek mutatkoznak mint nálunk. A példa tehát ugy mutatja, hogy egy igen nagy vasuti complexus képes volt a díjtételek természetes fejlődése útján tarifáit egészen vagy majdnem egyenlő alapon megállapítani a nélkül, hogy ez által a forgalom természetével ellenkezésbe jutott volna. Másodszor, hogy a kisebb és nagyobb távolságok díjtételei között is sokkal kisebb differentiákat találunk, mint hazai vasutainknál. Különbözetek természetesen itt is vannak, mert az egyforma kezelési illetéknek alkalmazása a kisebb távolság egységtételét jobban emeli a hosszabb vonal egységtételénél, hol a fix kezelési összeg több részre oszolván,

kilométeregység szerint csekélyebb tételt eredményez. De ezen különbszeteknek fokozása az óvtarifák által nagyobbára mellőztetik, és így sokkal természetesebb tarifaképzés éretik el, mely túlságos differentiák által nem forgatja fel a természetes távolságokat, és nem enged a véletlennek befolyást arra, hogy egyes helyek kereskedelmi érdekeit mesterséges eszközökkel befolyásolja. Harmadszor — a mi a földolog — azt látjuk, hogy a német vasutak gabonatarifái általában véve sokkal olcsóbbak a mieinknél. Ha már most megfontoljuk, hogy mi vagyunk a gabonaexportáló ország, melynek minden eszközzel arra kell törekednie, miszerint termékeit Németországba és Németországon keresztül kivigye, ha arra gondolunk, mily mélyen ható mozgalmat keltett nálunk a német kormány azon kijelentése, hogy a be- és átviteli forgalomban a fentebb kitüntetett helyi tarifák tételeit fogja vasutai által beszámíttatni, akkor lehetetlen fenn nem akadnunk azon, hogy a mi helyi tételeink magasabbak a német vasutakéinál, és hogy nálunk, hol ezen tételek alkalmazása ellen panasz emeltetik, némely vasut, mint később látni fogjuk, a kiviteli tarifákban is nagyobb egységtételt szed a panaszolt német díjtételnél. Nem tartjuk azonban elégségesnek, ha ezen visszasság megszüntetése a kiviteli árszabásokra szoríttatnék, mert azon nagy fontosságnál fogva, melylyel az ország belsejében mozgó gabonaforgalom könnyítése Budapest és a malomipar ellátására, valamint az export emelésére bir, és azon szoros összefüggésnél fogva, melylyel a kiviteli tarifák a helyi tarifával állanak, ezen utóbbira is a legnagyobb ügyelmet kell fordítanunk, és annak a gabonaforgalom érdekében szükségesnek látszó leszállítását kell követelnünk. Ezen irányban nagy haladást látnánk már abban, ha többi vasutaink a magyar államvasutak vonalain érvényben álló gabona-árszabást egészen vagy legalább megközelítőleg elfogadnák. Ezen árszabás, mely a fentebb említett differentialisban is megtartja a mértéket, még magasabb ugyan a német vasutak tételeinél, de általános elfogadása nagy haladást jelentene, és a gabona-árszabások lényeges olcsóbbításával forgalmunk kiszámíthatlan könnyebbitésére szolgálna. Mindenesetre ezen díjtételek olyanok, hogy összes hazai vasutaink által el volnának fogadhatók, a nélkül, hogy méltányos érdekeik csorbitásáról panaszkodhatnának.

Mázsamértföldenkint átlagosan 1.2 kr-nál magasabb díjtétel a gabonaszállításnál még igen szép ár és a vasutnak jelentékeny nyereséget juttat. Igazolásul csak azt akarjuk felhozni, hogy államvasutaink, melyek nincsenek könnyű forgalmi viszonyok között, a kocsirakomány elvén alakult régi árszabásuk szerint mázsamértföldenkint 0.66 kr. egységtételt szedtek, és ezen tételből még nagymérvű vissztérítési kedvezményeket engedtek. Már pedig nem igen lehet feltételezni, hogy egy nagy vasut, bármennyire is törekszik olcsó viteldijakra, úgy szabja meg és tartsa fen több esztendeig lokális árszabását, hogy abból szállítási haszna ne maradjon.

Ezen feltevésünk jogosultságát könnyű bebizonyítani vasutaink önköltségi tételeivel is. A nagy forgalmat közvetítő vasutakról nem is akarunk szólni, mindenki tudja, hogy azoknál az önköltségek igen csekély mértékre szállanak alá, és hogy forgalmunk legnagyobb hasznára éppen az osztrák államvasut, a déli és a tiszai vasut legkönnyebben volnának azon helyzetben, miszerint elegendő nyereség mellett az ajánlottnál még olcsóbb díjtételeket is alkalmazzanak. Igaz, hogy ezen vasutaknál az esetleges áldozatot a társulatok hoznák, a melyek ily irányban mindig nagyon nehéz iniciatívával bírnak, míg többi pályáinknál a netáni bevételesökkenés, melytől azonban meggyőződésünk szerint nem kellene túlságosan félni, tulajdonképp a kamatbiztosító államot érinti. De felfogásunk szerint ezen utóbbi körülménynek éppen okul kellene szolgálnia, hogy kisebb forgalmú pályáink is, melyeknél ma az önköltségek még magasak, de melyek másrészt isten tudja még meddig lesznek kénytelenek gyermekségük idején túl is a kamatgarantia kényelmes emlőin táplálkozni, annál könnyebben hozzá járulhassanak a tarifák leszállításához, melynek segítségével forgalmukat fejlesztve és gyarapítva, legbiztosabban eljutnának önköltségeik csökkenéséhez is. Így tehát viszonyaink között gazdag és szegény forgalmi vasutainktól egyenlő jogosultsággal követelhetjük a lokális tarifa olcsóbbítását.

Hogy az említett önköltségek ezt bizvást megengedik, arra a vasuti és hajózási főfelügyelőség által összeállított adatok alapján a mázsamértföldenkinti önköltségekre nézve a teherárú-forgalomnál a következő összeállítást közöljük, megjegyezvén, hogy az

I. alatti rovatban az önköltségek az összes üzleti kiadások fedezését feltételezve vannak kitüntetve, míg a II. alatti rovatban az önköltségek úgy számítvák, hogy csak az illető szállítvány továbbításával direkt összeköttetésben levő kiadások vannak tekintetbe véve. A II. alatt foglalt számok tehát azon határt képezik, melyen alul a szállítás a vasutak egyenes kárával történik.

Vasut megnevezése	1874.		1875.		1876.		1877.	
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
Magyar államvas- pálya ész. vonal	0·64	0·33	0·69	0·28	0·66	0·27	0·73	0·22
Nyugoti vasut .	1·46	0·41	0·90	0·23	1·15	0·19	1·01	0·34
Kassa-oderbergi .	1·90	0·32	0·96	0·32	0·66	0·33	0·59	0·24
Északkeleti . .	0·91	0·38	1·05	0·32	1·19	0·26	1·00	0·28
Alföldfumei . .	1·20	0·38	1·39	0·38	1·74	0·41	1·19	0·32

Vagyis a számbavett 4 év átlagában :

magyar államvasut	0·68	ad II. pedig	0·27 kr.
nyugoti vasut	1·13	»	» 0·28 »
kassa-oderbergi	0·82	»	» 0·30 »
északkeleti	1·04	»	» 0·31 »
alföld-fumei	1·38	»	» 0·37 »

Úgy látjuk tehát, hogy az önköltségek szempontjából még fejletlenebb forgalmú vasutaink is bizvást elfogadhatnák az ajánlott gabonadijtételeket, melyek mellett a legkedvezőtlenebb viszonyban levők még mindig összes üzleti kiadásaikat fedeznék, a nagyobb forgalommal dicsekvők pedig ezen túl jelentékeny nyereségre tennének szert. Hogyha pedig csupán a szállítással egybekötött, legszorosabb értelemben vett önköltségeket vesszük tekintetbe, melyek a legkedvezőtlenebb esetben sem emelkednek 0·4 kr. magasságáig, — akkor az 1·2 kr. mázsamértföldenkinti átlagos díjtételt minden vasutunkra nézve igen elfogadhatónak kell tekintenünk.

Összefoglalva az előadottak eredményét, helyi gabona-árszabásaink módosítását oly irányban tartjuk szükségesnek,

hogy azok mindenekelőtt a németországi árszabásnak, vagy legalább is a magy. államvasutak mai árszabásának színvonalára minden hazai vasutunknál egyenletesen leszállíttassanak, mely eljárásnak sokoldalú előnyeit nemcsak a tarifák olcsóbbításában, hanem különösen abban is találunk, hogy egyenlő tarifák alkalmazása mellett az egész árszabási ügy egyszerűsítettnek, számtalan bonyodalom elkerültetnék, és különösen vége vettetnék azon olcsó direkt árszabások felállítását leginkább nehezítő igyekezetnek, melylyel minden egyes vasut saját különféle magasságú díjrészleteinek lehető fentartására törekszik. Egyenlő locais tarifák mellett mindezen akadályok elesnek, a direkt árszabások felállítása, a díjrészletek elosztása, a szükséges reduktiók egyenlő elvállalása nehézségbe nem ütközik, és az egész árszabási ügy egyszerűbb, átlátszóbb alapokra fektetetik.

Megjegyezzük azonban, hogy ezen egyenlősítést csupán azon nagy fontosságú tarifákra, minők a gabonatarifák is, akarjuk kiterjeszteni, melyek lehető olcsóságot követelvén, már természetüknél fogva sem engednek tért lényegesebb különbségekre. Igaz, hogy azon példa, melyet ez irányban ma Németország ad, és melyre hivatkozhatnánk, sok részről nem fog meggyőzőnek elfogadtatni, mert a Németország által inaugurált tarifapolitikai irányt, leginkább azért mivel első sorban saját viszonyait tekintő egoistikus jellege folytán mások érdekeivel nem sokat gondol, egészben véve nálunk nem nézik kedvező szemmel, és mert nyilatkozataiban egy, a vasutak feletti hatalmat kezeibe kerített kormánynak a vasuti forgalom természetével nem gondoló erőszakos és reactionárius experimentációit szeretik látni, — mégis részünkről, e helyütt nem bocsátkozva a német kormány vasuti politikájának bírálatába, azt hisszük, hogy a fentebb megpendített speciális kérdést illetőleg Németország helyes uton jár, és hogy a tarifák egyenlősítése — mint az árszabások áttekinthetőségének és olcsóságának előfeltétele — sokkal fontosabb, mintsem hogy azt azon nagyobbára képzelt érdekek és rosszul alkalmazott indokok miatt, melyek a vasutak különböző üzleti és forgalmi viszonyaiból meríttetnek, még hosszú ideig mellőzni lehetne. Bármily éles legyen e tekintetben még nálunk az érdekelt körök ellenkezése, a tapasztalat

ezen egyenlősítés irányában mutatja a célt, mely felé a viszonyok akaratlanul is haladni késztetnek.

A svájci vaspályák például, melyekről nem lehet állítani, hogy a kormány vaskeze alatt görnyednek, vagy hogy a hercegkanczellár intézi sorsukat, e kérdésben szinte a Németország által követelt rendszer híveinek vallják magukat és a tarifaügy rendezése körül folytatott tárgyalások alkalmából nemcsak hajlandóknak nyilatkoztak a német árszabási rendszer elfogadására, hanem az egyenletes alapon való díjképzést is kivihetőnek és célirányosnak állították, még pedig oly módon, hogy a távolság szerint számított szállítási illeték mellett állandó, minden távolságra nézve egyenlő kezelési illeték szedessék. A tarifák formai egységén túl azoknak belső egyenlősítése is ezélul tüzetett olykép, hogy úgynevezett normaltételek állíttassanak fel, melyek speciális viszonyok között létező némely pálya vagy pályarész kivételével minden svájci vasuton egyenletesen alkalmaztatnának. Ezen normaltételek felemelése csak a szövetségtanács beleegyezésével történhetnék, míg leszállításuk külön tarifák útján a társulatok szabadságára hagyatnék. Egyes pályákra nézve helyt foglaló tarifeltérések virtuell hosszak útján nyernének kifejezést. Ezen javaslatok ellen a svájci pályáknak csak kisebbsége emelt szót, mely az egységes szállítási és kezelési illeték ellenében bizonyos esetekre a növvő távolsággal csökkenő övtarifák alkalmazását kívánta.

Reméljük, ha Németország és Svájc tarifrendszerüket ily alapon megállapítani fogják, és a tapasztalat a haladás eredményei fölött majdan ítéletet mondott, a mi pályáink is át fogják látni, hogy a külön építési és üzleti viszonyoknak a tarifák képzésére nem kell és nem lehet oly befolyást engedni, mint minőt nálunk ma még szükségesnek állítanak. Hiszen ha igazságosak akarunk lenni, oly tarifák, mint milyenekről szólunk, most sem alakíttatnak a pálya nagyobb vagy kisebb költséggel folytatott üzlete alapján és azon különbözeteket, melyek ezen tarifákra nézve tényleg fennállanak, nagyon nehéz lenne ezen viszonyokra okszerűen visszavezetni. Vasutaink tarifképzésének nyitja egyszerűen ott keresendő, hogy mint pénzszerző vállalatok mindenütt, hol a forgalom természete és a versenyviszonyok megengedik, mentől magasabb díjtételeket igyekeznek elérni és

az árszabások egységesítésétől azért riadnak vissza, mert tudván, hogy az egységes díjtétel magas nem lehet, ha a forgalom nagy részét elveszíteni nem akarják, azon szabad mozgásukat kívánják megőrizni, mely bizonyos forgalmakra nézve magasabb díjak beszedését lehetségesíti. Épen azért tehát, mert a díjtételek különfélesége a lehetőleg magas tarifák szedésének intenióján nyugszik, mi ellenben a gabona-forgalomra nézve az árszabások lehető olcsóságát tartjuk szükségesnek és nem tartjuk méltányosnak, hogy egyes vasut esetleg kedvezőbb helyzetét a többi pálya és a forgalom rovására kiaknázza, a gabona-árszabások itt fejtegetett egységesítésének vagyunk szószólói.

Ugyancsak a fentebbi indokok ellenzik az övtarifák által elért túlságos differenciálást is. Ezek is csak azon alapra vezetendők vissza, hogy kisebb távolságra, mely rendesen versenynek nincs alávetve, oly magasabb díjtétel kívántatik beszedetni, melyet a nagyobb távolságra menő szállítmány el nem bir. Távol vagyunk attól, hogy a különbözeti árszabásokat egyáltalán megtámadjuk, mert jól tudjuk, hogy egyes forgalmi relációkban differenciális tarifák által oly árendedmények szoktak nyújtatni, melyek fontos forgalmaknak legnagyobb hasznára válnak és melyeknek átvitelét minden más forgalomra követelni lehetetlen, de az ellen szóvalunk fel, hogy a differenciálás az összes tarifképzésnek mintegy alapjává és sarkpontjává tétessék.

Már felemlítettük, hogy az egyenlő kezelési illeték beszedése magában véve létesít a kisebb távolságok terhére különbözeteket, melyeket méltányos *aequivalens*ként tekintünk azért, hogy a vaspályának minden szállításnál vannak állandó költségei, melyek függetlenül a szállítási vonal hosszától a vasutat egyenlően terbelik, — de ezen határon túlmenni egészségtelen állapotokat idéz elő, a forgalmi viszonyokat megzavarja, egyes kereskedelmi helyeket méltánytalan hátrányokkal sujt. Mindenesetre sokkal nagyobb a forgalom ilyen erőszakolásából eredő kár, mint az elért haszon. Vég nélküliek azon panaszok, melyeket a kereskedelmi világ a vasutak ezen tarifapolitikája által előidézett visszaasságok felett hangoztat és azért azt hisszük, hogy orvoslásukra is nemsokára eljő az idő. Németország itt megadta a példát, és hogyha ellentétül megint a szabad mozgás hazá-

jába a Svájcba tekintünk, ott is azt találjuk, hogy a szövetség-tanács az övtarifák alkalmazását a vasuti törvény .35. §-ába ütközőnek találja és már eddig is ily alapon képzett díjszabásoktól a jóváhagyást elvonja, vagy azt csak ideiglenesen adja meg, jövőre pedig az övrendszer teljes eltörlésére törekszik. Mi a gabonatarifák lehető olcsóbbítását óhajtjuk és azért gyökeresen elhárítani kívánjuk mindazon akadályokat, melyek meggyőződésünk szerint ezen igyekezetnek útját állják.

Tartózkodtunk méltánytalan követelésektől, de addig elmenni, a meddig elmentünk, a közérdek szempontjából szükségesnek és a pályák károsítása nélkül lehetségesnek tartjuk. A ki akarja a célt, annak akarnia kell az eszközöket is.

IV.

Áttérve ezek után a helyi díjszabásokról a kiviteli külföldi árszabásokra, ha mindenekelőtt az É s z a k- és É s z a k-N y u g o t-N é m e t o r s z á g b a szoló tarifáinkat tekintjük, ezeknél az oderbergi útirány megnyilta óta tapasztalunk nagyobb mozgalmat. 1874-ig a kivitel csupán a marcheggi irányban mozgott, miután azonban a magyar államvasutak kiépítésével Észak-Németország felé rövidebb kiviteli út nyílt meg, ezen relatióban is mind több direct tarifa létesített és a magyar államvasutak akkori igen alacsony díjtételeikkel a versenyt a régi útiránynyal felvévén és azt a részes pályákkal egyetemben mindig növekvő kedvezménynyújtással fentartván, a díjtételek a forgalom nagy hasznára lényegesen olcsóbbakká váltak. Volt alkalmunk kimutatni, mily mértékig terjedtek a tarifáknak refaktionális leszálításai, valamint elő is adtuk, miként szűntek meg ismét a cartell megkötésével a nyújtott engedmények. Ezen időn túl a nyilvános árszabások ismét érvényre jutottak, melyek a részes pályáknak akkori, a jelenleg érvényes árszabásoknál olcsóbb helyi tarifája alapján lettek annak idején felállítva, így például a tiszai vasut 1873. évi január 1-től érvényes helyi díjszabásának tételeit 1 markot 55 krajczárra, a magyar államvasutak pedig az 1874. év június 1-től érvényes locális tarifa tételeit 1 markot 52·5 krajczárra véve számították be, mely árszabások később a szállítási adó behozatalával a magyar vonalrészre

nézve 2^o/o-kal felemeltettek, a cartell megkötése után pedig a refaktiák elejtésének némi, bár elégtelen kárpótlásául egészben véve 3^o/o-kal leszállítottak. Némely vasut tehát, névszerint a magyar államvasutak, melyeknek régi locális tarifája sokkal olcsóbb volt mostani tarifájánál, mai árszabásához és többi pályáink díjrészleteihez képest lényegesen alacsonyabb részleteket élvez, míg más vasutak, melyek már eredetileg magasabb locáltarifával bírtak, díjrészleteikkel helyi árszabásaik tételeit majdnem, vagy egészen elérik; némely esetben, miután az átszámitásnál igen alacsony arányágiót vettek tekintetbe, azokat még túl is haladják. Természetesen a díjrészletek alakulásánál számba veendő még sok más körülmény is, mely kivált a forgalomosztás keresztülvitele óta egyes relációk ártételére behatást gyakorolt. Egészben véve azonban úgy látjuk, hogy vasutaink a kérdéses forgalmakban nagyobb áldozatok hozását szükségesnek nem találták, és hogy azon panasz, melyet a helyi árszabások magassága ellen emeltünk, ha talán a magyar államvasutakat kivesszük, kétszeresen igazolt az ezen helyi árszabások niveauját nagyjában megtartó kiviteli árszabások ellenében is. A forgalmi viszonyok intő szava nem is hagyott sokáig várakozni magára.

Az Észak-Németországba irányuló kivitel mindjobban csökkent és különösen a Németországon transitáló és Angolországba, Belgium és Hollandba szánt forgalom, mely Triestnek menve tengeri útra talált, nagy részben elfordult az északi kivitelben érdekelt pályák vonalairól. A helyzetet még az is nehezítette, hogy a német birodalmi kormány védelmi tarifapolitikájával, melynek eredményeiről még külön szándékunk szólani, a be- és átvitelnek nem akarván előnyt engedni az ország belforgalma felett, a német vasutakat akadályozta oly engedmények nyújtásában, melyek a helyi forgalom ellenében a külföldi gabonát kedvezményezték volna és így meghiusította a díjtételek általános leszállítását még akkor is, midőn erre a részes vasutak a helyzet nyomása alatt készek lettek volna.

Az adriai tengernek irányuló versenyvonal a helyzet ezen előnyeit természetesen felbasználta. Már a keleti háború idején a levanti kereskedéssel foglalkozó angol hajók a fekete tengert elzárva találván és kínálatukkal a tengeri szállítás díját mind-

jobban leszállítván, úgy, hogy az Triestből Angolországba tonánankint átlag 28—29 shillingről 16 shillingre süllyedt alá, ezen igen lényeges díjmérséklés indokot és lehetőséget szolgáltatott arra, hogy előbb egyes alkalmi hajómenetek indultak magyar liszttel és gabonával megrakodtan Triestből különösen Liverpool és Glasgowba, később pedig ezen összeköttetés mindinkább rendszeresebbé vált és úgy Triestből, mint 1878 től kezdve az e tekintetben gyorsan emelkedő Fiuméből is Angolország városaiba rendes összeköttetés szerveztetett. Gyors kereskedelmi felfogással rögtön alkalmazkodott ezen conjuncturákhoz a déli vasutársulat is, mely Triestbe és Fiuméba budai díjtételét métermázsánként 30 krajczárral leszállította és a raktározásnál és hajóra átszállításnál is könnyebbitéseket nyújtott. Ily módon különösen az Angolországba, majd később a Belgium- és Hollandba irányuló lisztkivitel az eddig megszokott és a gyorsabb szállítás és pontos kezelés miatt előnyben részesített északi útirányról mindjobban eltért, úgy hogy most már az oroszán-rész a déli relatióra esik.

Igy a budapesti malmok Angliába szállítottak lisztet :

	1877-ben	1878-ban
Hamburgig vasuton .	111,500 mm.	109,900 mm.
Dresdaig vasuton, onnan		
az Elbén Hamburgig . . .	51,200 »	23,500 »
Triesten át	514,500 »	519,100 »
Fiumén át	— »	175,600 »

A forgalomnak ezen eltérését megszokott útirányától igen természetesnek mutatja a két relatió szállítási díjtételeinek összehasonlítása.

Szállítási díj Fiuméből	Rendeltetési állomás	Budapestről	Budapestről	Külön- bőzet	
		Fiumén át	Hamburgon át		
Shilling Ton in full		100 kilog.	100 kilog.		
m á r k a					
³³ / ₁	Aberdeen . .	5·86	6·55	márka 0·69	Budapest-fiumei díjtétel 2·45 márka
²⁵ / ₇	Belfast . . .	5·12	7·07	1·95	
²⁹ / ₂	Cork	5·47	7·49	2·02	
²⁸ / ₁	Dundee . . .	5·36	5·91	0·55	
²⁶ / ₉	Dublin . . .	5·24	7·17	1·93	
¹⁶ / ₀	Glasgow . . .	4·15	6·15	2·00	
¹⁷ / ₀	Liverpool . .	4·25	6·15	1·90	
²⁸ / ₅	Londonderry .	5·20	7·47	2·27	
²⁸ / ₀	Manchester .	5·35	6·67	1·32	

A tengeri útnak díjtételei a conjunkturák szerint váltakoznak ugyan, de eddigelé még mindig leszálló irányt mutatnak, úgy hogy a különbözetek a triesti és fumei irány javára még folyton kedvezőbbekké válnak. Így például, midőn e sorokat írjuk, a tengeri szállítás díja Fiuméből Glasgowba tonnánként csak 14 sh. 6 d.

Midőn ezek szerint csak meglegéddel lehet constatalni, hogy első sorban Angolországba menő liszt kivitelünk egy most már berendezett és consolidált oly kiviteli útra talált, mely külföldi befolyástól független és díjtételeivel mindig hivatott lesz az északi irány szállítási árait ezen átviteli forgalomra nézve mérséklőleg szabályozni, másrészt mégis figyelembe kell venni, miszerint ezen állapotba belenyugodni nem elég, hanem minden erőnkől arra kell törekednünk, hogy az északi útirány kiviteli és versenyképességét is újra helyreállítsuk. Először is ezen útirányban államvasutaink és az államgarantiát igénybe vevő egyéb vasutak nagyon is érezhetően érdekelve vannak, melyek bevételeiben a csökkenést az állambáztartás annál jobban megérzi, mert a déli relatióknak jövedelmei a független déli vasutársulat és idegen hajóvállalatok zsebeibe folynak; azután a vasuti szállítás a malmok üzletére nézve is sok tekintetben előnyösebb, miután egyes kocsirakományokban lehetősi a kivitt, míg a tengeri úton a küldemények gyakran nagy nehézséggel járó összegyűjtése teljes hajórakatokra szükséges. A mi azonban a földolog, és a mi legjobban igényli az északi irány díjtételeinek leszállítását, az azon körülmény, hogy a tengeri úton csupán az eddig Németországon átvonult más parti államokba irányuló kivitelünket eszközölhetjük; Németországnak magának főfontosságú piaczeit azonban csak vasuti kiviteli tarifáink közvetlen leszállítása által biztosíthatjuk számunkra. Ezen mérséklésre int nemcsak azon tényállás, hogy gabonánk métermázsánként 1 márka, lisztünk pedig 2 márka német beviteli vámmal sujtatván, ennyivel drágábban fog kerülni Németország fogyasztó piacaira, és hogy a német vasutak díjszabályozása folytán a most tárgyalt kiviteli irányzatokban körülbelől 0.8 márkányi díjemelés fog bekövetkezni, minek következtében egy kocsirakomány lisztnél 280 márkáig menő drágítással kell számolnunk, hanem különösen int a leszállításra

kérdéses kiviteli tarifáink abszolút magassága, melyek mellett részünkről a fennforgó forgalmi viszonyok között a német piacot megtarthatónak nem tartjuk.

Már említettük, hogy az észak- és északnyugat-német forgalmakban vasutaink körülbelől helyi díjtételeiket számítják, vagy azokat figyelemre nem méltó csekélységgel mérséklék, valamint azt is láttuk, hogy ezen helyi díjtételek sokkal magasabbak a német vasutak által jövőben egyenletesen alkalmaztatni kívánt tételnél, úgy hogy a kérdéses kiviteli árszabásainknál vasutaink, különösen a tiszai, kassa-oderbergi, északkeleti és arad-temesvári vasut díjrészletei sok viszonylatban 30—50, sőt kis távolságokra 100^o/o-kal is magasabbak a német vasutak szállítási díjainál. Szolgáljon erre nézve néhány példa. *)

Nagyvárad—Hamburg

	díjrészlet 100 klgr.-kint	egység kocsikilom.-kint
tiszavidéki vasut	0·923 márka	0·632 márka
magyar államvasut	1·287 »	0·413 »
kassa-oderbergi vasut	0·767 »	0·625 »
felső-sziléz »	0·743 »	0·410 »
alsó-sziléz márki »	1·133 »	0·340 »
berlini összekötő »	0·100 »	— »
berlin-hamburgi »	0·947 »	0·331 »
összdíjtétel . .	5·9 márka	

Szikszo—Lübeck

tiszavidéki vasut	0·235	egység	1·116
magyar államvasut	1·095	»	0·421

*) J e g y z e t. Meg kell e helyütt különösen a Németországba szülő tarifák tekintetében jegyezni, hogy e dolgozat befejezése óta a német köteléki díjszabások átdolgozása és újból felállítása keresztülvitetvén, a később következő összeállítások és számítások a tényleges állapothoz képest sok irányban változást szenvednének. Miután azonban a viszonyok nagyban és egészben ma is ugyanazok és az egyes vasutak díjrészletei, ha számszerűen módosultak is, ugyanoly elvek és szempontok szerint szabattak meg, mint ennekelőtte, a belőlök vont következtetések is változatlanul fennállanak, miért is a következő összeállítások — a tarifának időközben bekövetkezett részbeni módosulásának dacára is — aktualitásukból alig veszítettek.

Szikszó — Lübeck

kassa-oderbergi vasut	0·767	egység	0·628
felső-sziléz	» 0·743	»	0·410
alsó-sziléz márki	» 1·133	»	0·340
berlini összekötő	» 0·100	»	—
berlin-hamburgi	» 0·947	»	0·333

díjtétel . . 5·020 márka.

Szathmár — Magdeburg

magyar északkeleti vasut	1·482	egység	0·631
kassa-oderbergi	» 1 659	»	0·469
felső-sziléz	» 0·743	»	0·410
alsó-sziléz márki	» 1·186	»	0·359
berlini összekötő	» 0·100	»	—
berlin-potsdam-magdeburgi vasut	0 720	»	0·480

díjtétel . . 5·890 márka.

Budapest — Boroszló.

magyar államvasut	1·280	egység	0·412
kassa-oderbergi vasut	0·880	»	0 721
felső-sziléz vasut	0·870	»	0·481

díjtétel 3·030 márka.

Temesvár — Görlitz.

arad-temesvári vasut	0·530	egység	0·914
tiszavidéki vasut	0·940	»	0·610
magyar államvasut	1·300	»	0·417
kassa-oderbergi vasut	0·690	»	0·566
felső-sziléz vasut	0·800	»	0·442
alsó-sziléz-márki vasut	0·790	»	0·479

díjtétel 5·050 márka.

A felhozott példákból elég világosan kitűnik, hogy a most fennálló árszabásoknál mennyivel magasabb díjrészleteket vesznek igénybe a magyar pályák, mint a németországiak és ebből önkényt következik, mily kevés jogunk van addig, míg e tekintetben itthon rendet nem csinálunk az ellen felszólalni, hogy a német kormány ezen árszabásokban saját vasutjainak díjrész-

letét jövőben a 0.445 márknyi locális tételre kívánja felemelni. Eltekintve attól, hogy ezen szabályozás által némely német vasutnak díjtétele a mostaninál még olcsóbbá fog válni, sehogy sem lehet szemet hűnyni azon körülmény előtt, miszerint a forgalom megnehezítése miatt panaszt emelő vasutaink díjtételei még ezen felemelt német díjtétellel összehasonlítva is magasabbak. Mert vegyünk közelebbi meggyőződés céljából még más relációkat. Például:

Temesvár—Stettin (Szolnok—Ruttkán át).

arad-temesvári vasut	0.532	egység	0.917
tiszavidéki vasut	0.820	»	0.532
kassa-oderbergi vasut	0.745	»	0.611
magyar államvasut	1.188	»	0.321

Debreczen—Boroszló (Miskolcz—Füleken át).

tiszavidéki vasut	0.890	egység	0.650
magyar államvasut	1.020	»	0.392
kassa-oderbergi vasut	0.880	»	0.721

(Miskolcz—Kassán át.)

tiszavidéki vasut	1.114	egység	0.495
kassa-oderbergi vasut	1.650	»	0.470

Arad—Hamburg (Bodenbachon át).

osztrák államvasut Marchegg—Bodenbach	1.775	egység	0.314
osztrák államvasut Czepléd—Marchegg	1.112	»	0.365
tiszai vasut	0.974	»	0.535

(Szolnok—Ruttkán át.)

tiszai vasut	0.943	egység	0.612
magyar államvasut	1.287	»	0.413
kassa-oderbergi vasut	0.767	»	0.628

Nagykároly—Lübeck (Bodenbachon át).

osztrák államvasut Marcheggtől	1.683	egység	0.298
osztrák államvasut Marcheggig	0.930	»	0.359
tiszai vasut	0.840	»	0.560
északkeleti vasut	0.558	»	0.797

(Szerencs — Oderbergen át).

északkeleti vasut	0.558	egység	0.797
tiszai vasut	0.863	»	0.630
magyar államvasut	1.001	»	0.385
kassa-oderbergi vasut	0.725	»	0.594

Legjobb átnézetet az észak-német forgalmakban hazai vasutaink által szedett díjrészletekről azonban az alább következő összeállítás fog nyújthatni, melyben a márka értékkel kimutatott díjrészleteket egyuttal 1 márka = 57 kr. árkelet mellett osztrák értékre átszámítottuk és a helyi árszabás díjtételeivel is összehasonlítottuk, másrészt a kilométer-egységek számításánál kezelési illeték fejében 8 fillért a díjtételből levontunk, hogy így a német 0.445 díjegységgel való összehasonlítás igazságosabb alapon lehetőssé tessenék. Ezen díjrészletek az egyes relációkban némileg változnak ugyan, mégis azok általánosságban vasutaink normális részleteiként bizton felvehetők.

Vasut	kilométer-hossz.	Vonalsz. rész megnevezése	Díjrészlet 100 kilogr.-kint márkában	Díjegység* ko- csi-kilométer- enkint már- kában	A németorsz. 0.445 egység- tével egy- beazonlítva	Díjrészlet 100 kilogr.-kint o. ért. krban	Helyi árszabás szerinti díj- tétel
Osztrák áll. vasut	564	Marchegg-Bodenbach	1.80 2.35	0.30 0.40	-0.14 -0.04	102.6 133.9	146.6
	232	Budapest-Marchegg .	0.80 0.94	0.34 0.40	-0.10 -0.04	45.6 53.5	72.3
	304	Czepléd-Marchegg . .	0.87 1.18	0.28 0.38	-0.16 -0.06	49.5 67.2	90
	534	Temesvár-Marchegg .	1.33	0.24	-0.20	75.8	146.3
	655	Bazias-Marchegg . .	1.93	0.29	-0.15	110	175.8
Magyar áll. vasut	244	Ruttka-Hatvan . . .	1.04	0.39	-0.05	59.2	73.0
	260	Ruttka-Miskolcz . . .	1.09	0.38	-0.06	62.1	76.5
Tiszai vasut	311	Ruttka-Budapest . . .	1.22	0.36	-0.08	69.5	82.6
	312	Ruttka-Szolnok . . .	1.40	0.42	-0.02	79.8	87.1
	182	Czepléd-Arad	0.97	0.48	+0.04	55.2	58.0
	150	Czepléd-Debreczen .	0.87	0.52	+0.08	49.5	51.5
	175	Czepléd-Nagyvárad .	0.97	0.50	+0.06	55.2	56.6
	154	Szolnok-Arad	0.94	0.55	+0.11	53.5	52.3
	146	Szolnok-Nagyvárad .	0.92	0.57	+0.13	52.4	50.7
	31	Szolnok-Fegyvernek .	0.31	0.74	+0.30	17.6	18.1
	225	Kassa-Debreczen . .	1.12	0.46	+0.02	63.8	65.8
	176	Kassa-Nyiregyháza .	0.94	0.48	+0.04	53.5	56.8
	14	Kassa-Csány	0.20	0.85	+0.41	11.4	10.9
	137	Miskolcz-Debreczen .	0.89	0.59	+0.15	50.7	48.9
	88	Miskolcz-Nyiregyháza	0.68	0.68	+0.24	38.7	37.6
	117	Miskolcz-Hadház . .	0.81	0.62	+0.18	46.1	44.8

Vasut	kilométer- hossz	Vonalrész megnevezése	Díjrészlet 100 kilogr.-ként márkában	Díjegyiség ko- csi-kilométer- enkint már- kában	A németorszá- gi 0-445 egyseg- tétellel egy- behasonlítva	Díjrészlet 100 kilogr.-ként o. ért. krban	Helyi árszabás- szerinti díj- tétel
Kassa- oder- bergi vasut	351	Kassa-Oderberg . . .	1.43 1.66	0.38 0.44	—0.06	81.5 94.6	110.4
Északkeleti vasut	122	Ruttka-Oderberg . .	0.76	0.55	+0.11	43.3	56.3
	191	Kassa-Királyháza . .	1.20	0.61	+0.17	68.4	68.2
	149	Kassa-Munkács . . .	1.03	0.63	+0.19	58.7	55.8
	70	Debreczen-N.-Károly.	0.55	0.67	+0.23	31.3	32.1
	84	Debreczen-Kismajtény	0.61	0.63	+0.19	31.7	36.4
	130	Szerencs-Beregszász.	0.95	0.66	+0.22	54.1	50.2
	172	Szerencs-Királyháza .	1.12	0.60	+0.16	63.8	62.6
Északkeleti vasut	217	Szerencs-Szathmár. .	1.40	0.60	+0.16	79.8	75.9
	88	Szerencs-Csap. . . .	0.68	0.68	+0.24	38.7	37.6

Látjuk ezekből, hogy csupán az osztrák államvasut és a magyar államvasutak olcsóbbak a német pályáknál, mire nézve azonban még megjegyzendő, hogy az első már Budapesttől 800, Baziástól egész 1200 kilométer hosszú vonalával jön az északkeleti kiviteli forgalmakban kérdésbe, minek folytán könnyen is számíthat sokkal alacsonyabb díjegyiségeket, mint bármely más vasut, több relatióban pedig a rövidebb oderbergi irány díjtételeivel szemben is kénytelen saját díjtételeit mérsékelni, úgysszinte a magyar államvasutak is a transit forgalomban legalább 250 kil. hosszú vonallal jönnek szóba, míg hátpályáik nem igen vannak azon helyzetben, miszerint a forgalmat ily hosszú vonalon közvetíthetik. Látjuk továbbá, hogy csakis fentebb nevezett két pálya, melyhez e tekintetben még a kassa-oderbergi vasutat is sorozhatjuk, tesz lényegesebb engedményt a köteléki forgalmakban a helyi árszabáshoz képest, míg a tiszai és északkeleti, valamint a kisebb fontossága miatt itt tekintetbe nem vett többi vasut helyi árszabásának díjtételeit vagy egészben beszedi, vagy még azon anomáliára is jut, hogy az átszámításnál a mai viszonyoknak meg nem felelőleg nagyon alacsonyra felvett aranyágió miatt, a helyi dijszabásnál magasabb díjrészleteket vesz igénybe.

Igy állván a dolgok, könnyen megtalálhatjuk azon utat is, melyen haladva kell keresnünk a fenálló visszasságok orvoslását. Azon vasutaktól, melyeknek díjtételei már ma is elég

alacsony színvonalon állanak, méltányosan nagyobb mérvű leszállítást követelni már nem lehet és első sorban a magasabb díjtételekkel bíró pályák lesznek hivatva, a szállítási díjak olcsóbbításánál és egyenlősítésénél közreműködni. Habár ezek, mint már említettük, rövidebb vonalakkal is vesznek részt a szállításban, ezen körülmény magában nem elegendő túl magas díjtételeiknek mentségére és ha általában véve hajlandók is volnánk, rövid vonalak javára, valamely praecipiumot engedélyezni, itt újabb bizonyítékot kell találnunk arra, miszerint csak egyenletes gabonatarifák alapján tehetünk szert kivitelünk érdekeinek szolgáló díjszabásokra.

A számítás e tekintetben nem hagy kétséget az iránt, hogy az esetben, ha magasabb viteldijakat szedő vasutaink leszállanak a német tétel színvonalára és ha elfogadtatik — mire pályáink már hajlandóságot mutattak — a Németországban követett azon elv, mely szerint a kötelékforgalmakban csak a feladó és leadó vasut szedi a kezelési illeték felét, míg a transit-vasutak ily illetéket nem számítanak — akkor az észak-német forgalmakban nemcsak elkerülhető lenne a kilátásban álló nagyobb díjemelés, hanem a kivitel előnyére szolgáló nem lényegtelen díjsökkenés volna elérhető a német belpiaczok némelyikére. Például:

Debreczen—Stettin.

		mai díjtétel
tiszavidéki vasut	0·670	0·895
magyar államvasut	1·095	1·095
kassa-oderbergi vasut	0·603	0·767
felső-sziléz vasut	2·365	1·901
berlin-stettini vasut	0·216	0·322
kezelési illeték	0·120	

5·069 márka díjtétel 100 kilogrammonként a mostani 4·980 díjtétel ellenében.

Budapest—Boroszló.

		mai díjtétel
magyar államvasut	1·280	1·280
kassa-oderbergi vasut	0·603	0·380

mai díjtétel

felső-sziléz vasut	0·865	0·870
kezelési illeték	0·120	

2·868 a mostani 3·030 díjtétel

ellenében.

Szatmár—Magdeburg.

mai díjtétel

magyar északkeleti v.	1·106	1·482
kassa-oderbergi vasut	1·626	1·659
felső-sziléz vasut	0·865	0·743
alsó-sziléz-márki vasut	1·529	1·186
berlin-magdeburgi vasut	0·728	0·720
összekötő vasut	0·100	0·100
kezelési illeték	0·120	

6·074 a fentebb kimutatott

mostani 5·890 díjtétel ellenében.

Temesvár—Görlitz.

mai díjtétel

arad-temesvári vasut	0·318	0·530
tiszavidéki vasut	0·745	0·940
magyar államvasut	1·300	1·300
kassa-oderbergi vasut	0·603	0·690
felső-sziléz vasut	0·865	0·800
alsó-sziléz márki vasut	0·794	0·790
kezelési illeték	0·120	

4·745 a mostani 5·050 díjtétel

ellenében.

Igaz, hogy ily alapon csak a fenyegető nagyobb mérvű díjemelést kerüljük el, illetőleg kiegyenlítjük azon különbözéseket, melyek a német vasutak részbeni díjfokozása által előállanak, a kiviteli árszabásoknak a forgalmi viszonyok által igényelt tetemesebb leszállítását azonban még el nem érjük; első lépésként mégis a német díjtételek ezen elfogadását kell ajánlanunk, hogy legalább a németországi vasutak azon jogos ellenvetésének vegyük el élet, miszerint magunk magasabb díjakat szedvén, épen nem lehetünk jogosítva tőlük ki-

viteli forgalmunk érdekében áldozatokat követelni. Ha a köteléki árszabások kilátásba vett új felállításánál a díjtételeket majdan így kiegyenlítettük és a tapasztalat később azt fogja mutatni, hogy az új árszabások még mindig nem elég alacsonyok, akkor nagyobb joggal és valószínűleg több eredménnyel fogjuk valamennyi részes vasuttól a díjrészletek további egyenletes leszállítását követelhetni.

Különösen be fog állani ennek szüksége a kikötő forgalmakra nézve. Eddig ugyanis a német kormány, hogy egyik fontos kikötőjét a másik ellenében lényeges hátrányba ne szorítsa, azon eljárást követte, miszerint a kikötőkre szóló vasuti díjtételek között, tekintettel a kereskedelmi viszonyokra és a fennálló hajózási díjakra — bizonyos állandó különbségeket tartott fenn, úgy hogy például Hamburgba és Brémába a vasuti díjtételt nem szabályosan képezte, hanem azt az olcsóbb stettinihez arányítva, csak egy állandó különbséggel engedte magasabbra szabatni. Ily hasonló viszony volt megállapítva a hamburgi és az antwerpeni, rotterdami és amsterdami tételek között. Miután már most a német kormány a beviteli és a transit forgalmat egész egyenlő lábra akarván állítani a helyi forgalommal és az egyenlő tételek alkalmazásához szigorúan ragaszkodván, ezen különbségeket is megszüntette, ez által a kivitelünkre nézve oly fontos hamburgi tételek, valamint az itt tekintetbe jövő többi kikötő tételei is oly mértékben megdrágulnak, hogy ezen megdrágulást a fentebb ajánlott módon már kiegyenlíteni nem lehet. Ezen relatiókban a díjleszállításra nézve már határozottan a német vasutak közreműködésére és vagy a kikötő-különbségek fentartására, vagy olcsóbb egységtételek alapján kivételes árszabások felállítására szorulunk, mely tekintetben helyzetünket csak az javítja, hogy éppen ezen forgalmakra nézve, melyek első sorban az Angolországba menő kivitelnek szolgáltak, kivitелеink érdekeit teljesen megóvhatjuk az adriai tenger felé vezető független export-vonalaink által és hogy a német kormány, melynek át kell látnia, miszerint egy mázsával sem megy ki kevesebb liszt Magyarországból Angliába a német útirány elzárása folytán, és hogy az egész intézkedésnek eredménye csak abban áll, miszerint a német vasutak évenként körülbelül 5 vagy 600,000 márka bevételtől esnek, e tekintetben maga is legelőbb lesz hajlandó a forgalom gyakorlati szempontjaival számolni.

Ha ezek után átmegyünk délnémetországi kiviteli árszabásainkra, melyek főfogyasztási piacainkkal kötnek össze és kivitelünkre nézve még fontosabbak mint az északnémetországiak, ezeknek magassága is a kereskedelmi világ évek óta hangoztatott panaszának tárgyát képezi. A délnémet kötelékben eredetileg résztvett pályák az osztrák államvasut és a tiszai vasut kezdetlegesen szinte a helyi díjszabás ártételeit számították, akkor még délnémét értékre átszámítva, míg a déli vasut ezen forgalmakban a szállítási díjak megállapításánál tulajdonkép irányadó szerepet nem játszott, mert, mint ma is, jobbra arra szorítkozott, hogy a bécsi útirányon át fennálló ártételeket saját útirányán kiegyenlítse. Midőn a 70-es évek kezdetén a magyar gabona Délnémetországban is meg kezdte érezni az orosz és amerikai buza versenyét és ezen utóbb említett termelési piacokról a gabona mind olcsóbbá váló szállítási árak mellett igyekezett a távolsági különbözeteket legyőzni, a kereskedelmi világ és a magyar kormány is erélyesen követelte első sorban az e forgalmakban legmértvadóbb osztrák államvasuttól, hogy fennálló díjtételeit szállítsa le és hogy azon előnyöket, melyek a külföld versenyének rendelkezésére állanak, honi terményünk javára is biztosítani igyekezzék. Ez időben a német vasutak által is, melyek helyi árszabásaikat az új tarifrendszer alapján átdolgozták, illetőleg nagyobbára mérsékeltek, a már nagyon bonyolódottá vált délnémet tarifák ujjá felállítása követeltetett, miért is azok sikerre nem vezetett hosszabb tárgyalások után 1876. év.végére felmondattak. A tarifák leszállítására irányzott remény azonban meghiusult. Azok új felállításánál ugyanis vasutaink, első sorban az osztrák államvasut, nem hogy díjrészleteik csökkentését vitték volna keresztül, de ellenkezőleg időközben felemelt helyi árszabásaik tételeivel kívántak a délnémet kötelékbe belépni, illetőleg a német vasutak díjszállítását különösen a bajor forgalmakban arra akarták felhasználni, hogy saját részleteiket lehetőség szerint javítsák. A végeredmény az lett, hogy az összdíjtételek a délnémet forgalomban 100 kgr. után 6—17 krral felemeltettek, a bajor forgalomban pedig az összdíjtétel ugyan leszállott, de csak az által, hogy a bajor államvasutak lényegesebb reduktióikkal a magyar vasutak díjemelését győztesen compensálták. Hozzájárult

ehez, hogy a tarifák új felállítása nem is sikerült teljesen, miután a württembergi államvasutak, az osztrák állam- és a tiszai vasut abbeli vonakodása folytán, hogy Württemberg azon állomásai javára, melyekre a baseli és schaffhauseni svájcei tarifák kibatnak, ezen olcsóbb svájcei tarifák részleteit engedélyezzék, a direkt tarifák felállítását a magyar állomásokról visszautasították és csak Bécs nyugoti pályaudvarral léptek köteléki összeköttetésbe. Ugyszinte a badeni vasutak sem fogadták el a magyar pályák által ajánlott díjrészleteket, állítván, hogy ha ily módon a forgalom megdrágittatik, akkor a tarifák felállításától gyakorlati eredményt egyáltalán várni nem lehet, és különösen Mannheimre nézve kiemelvén, miszerint ott oly nagy az amerikai buza versenye, hogy ezen irányzatban tulajdonkép még olcsóbb díjtételeket kellene engedélyezni, mint a svájcei forgalomban. Így történt, hogy Magyarország a vasutak magatartása folytán azon veszélynek lett kitéve, miszerint legfontosabb fogyasztási piacaira szoló közvetlen tarifáit elveszítse. Szükségesnek láttuk ezen incidentális körülményt felemlíteni, mint kiáltó bizonyítékát annak, mily kevésbé hajlandók néha megóvni a vasutak a közérdeket és mily nagyon félnek díjtételeik leszállításától, bármily szükségesnek mutatkozik is az.

Mégis a kormány és a német vasutak kettős pressiójának legalább némi sikere lett. Az osztrák államvasut Budapestről és Budapesten alól fekvő állomásairól Mannheim, Mainz, Gustavsbург, Ludwigshafen és Strassburgba, továbbá a nevezett állomásokon túl fekvő délnémet (tehát az elsass-lotharingi, pfalzi, hesseni és main-neckari) állomásokra a 0.45 márkfillérnyi egysegítételt elfogadta, a többi relatiókban azonban felemelt díjrészleteit továbbra is fentartotta, míg a magyar államvasutak és a tiszai vasut szándékolt díjemeléseiket elejtették és néhány állomás kivételével, melyekről az utóbbi 1—5 fillérrel magasabb részletet vett igénybe, egészben véve visszatértek előbbi részleteikre, minek folytán a kötelékből kilépett badeni és württembergi államvasutak is a díjszabás új felállításába beleszügyodtak. Hogyha tehát nem is sikerült a díjtételek csökkentését keresztülvinni, sőt ellenkezőleg még a kedvezményezett relatiókban is az új árszabás némileg magasabb maradt az eddig érvényben állónál, legalább a magyar vasutak közvetlen

köteléki összefüggése a délnémet fogyasztási piacokkal újra helyreállott.

Ha már most közelebbi tájékozás kedvéért ezen forgalmakban is vizsgálat alá vesszük vasutaink díjrészleteit, azok áttekintését következő táblázat fogja elősegíthetni :

Vasut	Kilométerhossz	Vonalrész megnevezése	Díjrészlet márkában		díjrészlet osztr. kr.-ra átszámítva		Díjrészlet helyi árszabás szerint	díjegység kocsi kilom. márkában	
			délnémet forgalom	bajor forgalom	délnémet forgalom	bajor forgalom		délnémet forgalom	bajor forgalom
Osztrák államvasutak	107	Diószegh-Bécs . .	0.69	0.69	39.3	39.3	41.5	0.64	0.64
	200	Esztergom-Bécs . .	1.09	1.09	62.1	62.1	64.2	0.54	0.54
	278	Budapest-Bécs . .	1.34 1.42	1.42	76.3 80.9	80.9	79.3	0.48 0.51	0.51
	407	Üllő-Bécs	1.49 1.55	1.55	84.9 88.3	88.3	90.5	0.48 0.50	0.50
	408	Félegyháza-Bécs .	1.96 2.02	2.02	111.7 115.1	115.1	115.1	0.48 0.49	0.49
	511	Mokrin-Bécs. . .	2.43 2.49	2.49	138.5 141.9	141.9	140.3	0.47 0.48	0.48
	604	Zsebely-Bécs . . .	2.86 2.92	2.92	163.0 166.4	166.4	163.2	0.47 0.48	0.48
	700	Baziás-Bécs	3.30 3.36	3.36	188.1 191.5	191.5	186.6	0.47 0.48	0.48
Tiszavidéki vasut	60	Fegyvernek-Czepléd	0.48	0.52	27.3	29.6	29.1	0.80	0.86
	108	Mezőberény-Czepléd	0.71	0.75	40.4	42.7	43.0	0.65	0.69
	150	Debreczen-Czepléd.	0.83	0.90	47.3	51.3	51.5	0.55	0.60
	175	Nagyvárad-Czepléd.	0.92	0.99	52.4	56.4	56.6	0.52	0.56
	182	Arad-Czepléd . . .	0.94	1.02	53.5	58.1	58.0	0.51	0.56
	199	Nyíregyháza-Czepléd.	0.99	1.08	56.4	61.5	61.5	0.50	0.54
Magy. államvasutak	88	Kassa-Miskolcz . .	0.64	0.66	36.4	37.6	37.6	0.73	0.76
	93	Szolnok-Kőbánya .	0.58	0.60	33	34.2	41.5	0.62	0.64
	104	Gyöngyös-Kőbánya	0.53	0.54	30.2	30.7	37.3	0.50	0.51
	150	Fülek-Kőbánya . .	0.73	0.73	41.6	41.6	50.4	0.48	0.48
	188	Miskolcz-Kőbánya .	0.84	0.84	47.8	47.8	60.3	0.44	0.44
	199	Bánréve-Kőbánya .	0.89	0.89	50.7	50.7	62.7	0.44	0.44

Összehasonlítás kedvéért, néhány ezen forgalmakban részes németországi vasut díjtételeit is fel akarjuk következőkben tüntetni:

Vasut	Vonatrész megnevezése	Kilométerhossz	Díjrészlet a délnémet forgalomban	Kilométeregység	Díjrészlet a bajor forgalomban	Kilométeregység
Bajor államvasutak .	München-Simbach . .	114	—	—	0 59	0 51
» »	Ulm-Simbach	270	1 22	0 45	1 29	0 47
» »	Reichertshofen-Passau	200	—	—	0 97	0 48
» »	Rothenburg-Passau . .	305	—	—	1 51	0 49
» »	Aschaffenburg-Passau .	410	1 40	0 34	1 92	0 43
			1 85	0 45		
Württembergi vasutak	Waiblingen-Nördlingen	103	0 57	0 55	—	—
» »	Rottweil-Ulm	195	1 01	0 51	—	—
Badeni vasutak . .	Moosbach-Würzburg .	107	0 56	0 52	—	—
» »	Schopfheim-Mengen . .	207	0 97	0 46	—	—
Elsass-lothr. vasutak.	Kehl-Günsbach	101	0 51	0 50	—	—
» » »	Metz-Weissenburg . .	201	0 93	0 46	—	—

Látjuk ezekből:

1. Hogy vasutaink ezen igen fontos forgalmakban hasonlóképp alig tesznek engedményt helyi díjszabásaikhoz képest, és hogy ismét csakis a magyar államvasutak azok, melyek régibb díjtételeiket számítván be, a kiviteli forgalom érdekében áldozatot hoznak, míg az osztrák államvasut, kivált nagyobb távolságokra magasabb díjrészleteket élvez, mint melyek időközben leszállított helyi árszabása szerint megilletnék és a tiszai vasut részleteivel körülbelől helyi árszabásának színvonalán áll.

2. Az itt kitüntetett díjtételeket az északnémet forgalmakban vasutainkra eső részletekkel egybehasonlítva, azt találjuk, hogy az osztrák államvasut hasonló távolságokra jóval magasabb részleteket vesz igénybe, a tiszai vasut a délnémet forgalmakban valamivel olcsóbb, a bajor forgalomban valamivel drágább, mint az északnémet forgalmakban és a magyar államvasutak körülbelől egyenlő részleteket számitanak.

3. Saját vasutaink díjtételeit a német vasutak szállítási áraival összehasonlítva, itt is azt kell tapasztalnunk, hogy a magyar államvasutak kivételével a mi pályáink drágábbak.

Meg kell különben itt is még emlitenünk, hogy legújabbán a bajor forgalomra nézve ismét új árszabás állíttatott fel, mely az előbbihez képest néhány fillérnyi leszállítást mutat, így például :

	előbbi árszabás	új árszabás
	márkákban	
Budapest—München	3·64	3·55
Czegléd— »	3·97	3·93
Temesvár— »	5·03	4·94
Miskolcz— »	4·51	4·53
Szolnok— »	4·27	4·17
Debreczen— »	4·84	4·72
Arad— »	4·94	4·83
Kanizsa— »	3·40	3·30
Veszprém— »	3·73	3·51
Barcs— »	3·80	3·68

Mily kevésbé tértek el azonban vasutaink ez alkalommal is kivitelünkre nézve oly káros álláspontjuktól és mily kevésbé nyert náluk kifejezést azon igyekezet, hogy a német gabonavámmal is megnehezedett forgalmi viszonyainkon saját részük-ről adott kedvezményekkel lendíteni segítsenek, annak kimutatására elég lesz arra utalni, miszerint ezen új árszabásban az osztrák államvasut, a déli vasut és a magyar államvasutak a kezelési díj felével megrövidített helyi árszabás tételeit, a tiszai és a magyar nyugoti vasut helyi díjszabásuk tételeit öt százalékkal mérsékelve, az alföldi vasut pedig teljes helyi árszabását számította be, 100 krt = 175 márkfillérnek véve.

Ime tehát az eddig előadottak alapján legfontosabb kiviteli forgalmainkban sajnálattal kell constatólnunk, hogy vasutaink helyi árszabásaiktól, melyeknek túlmagasságát még a local-forgalomra nézve is kimutattuk, vagy éppen nem, vagy csak csekély engedményeket tesznek és el nem zárkozhatunk azon aggasztó körülmény felismerése elől, hogy alig van gabona-exportáló ország, melynek terményei viszonylag oly nehéz szállítási feltételek mellett kénytelenek fogyasztási piaczaikat felkeresni, mint Magyarország.

Mielőtt azonban e tény bebizonyítására azon nagymérvű kedvezményekre utalnánk, melyekben a világforgalom nagy

versenypiaczán más országok gabonája részesül, előbb, hogy teljesen igazságosoknak látszassunk, figyelmünket még azon árszabásra is ki akarjuk terjeszteni, melyben vasutaink a legmesszebb menő engedményeket nyújtják, mely tehát a külföldi forgalmakban pályáink által eddig hozott áldozatok határát jelöli, t. i. a svájcz-i tarifára.

Helvétia állandó import-szükségletével már helyzeténél fogva is azon versenytért képezi, melyen a különböző vidékekről származó gabonaverseny igyekezetei legélesebben ütköznek egymásra. Elég közel hozzánk, hogy különösen keleti részeiben saját bevitelünkkel győztesen felkeressük, de még sem oly közel, hogy feltétlenül domináljuk; másrészt az orosz és amerikai provenientianak is, kivált nyugoti részeiben, via Mont-Cenis és Marseille nyitva áll, úgy hogy mindig a pillanatnyi ár- és viteldijviszonyoktól függ, melyik ország terménye foglal tért és szorítja hátrább a másikat. Ily körülmények között vasutaink már évek óta az éles versenynyel számolni voltak kénytelenek és kivált ha a nyugoti Svájcba vagy Genf transit Franciaországba eljutni akartak, ezt egyáltalán csakis engedmények árán voltak képesek elérni. Az ekként concedált díjleszállításokat a következő táblázat mutatja, melybe, hogy a délnémet forgalom szállítási díjaival is az összehasonlítás könnyebb legyen, ugyanazon irányzatokat vettük fel, mint az előbbire vonatkozó táblázatban.

Vasut	Kilométerhossz	Vona'rész megnevezése	Díjrészlet centime-ok- ban		Díjrészlet o. é. krajcz.-ra átszámítva		Díjtétel helyi árszabás szerint	Díjegység ton- nakilom.-ként centime.okban	
			svájcz forgalom	francia for- galom (Genf transit)	svájcz forgalom	francia forgalom		svájcz forgalom	francia forgalom
Osztrák állam- vasut	107	Diószegh-Bécs . .	86	85	40·4	39·3	41·5	8·0	6·9
	200	Esztergom-Bécs . .	136	123·1	63·9	57·8	64·2	6·8	6·1
	278	Budapest-Bécs . .	160	123·1	75·2	57·8	79·3	5·7	4·4
	307	Üllő-Bécs. . . .	178	140·3	83·6	65·9	90·5	5·7	4·5
	408	Félegyháza-Bécs. .	232	194·8	109	91·5	115·1	5·6	4·7
	511	Mokrin-Bécs. . . .	290	249·8	136·3	117·4	140·3	5·8	4·8
	604	Zsebely-Bécs . . .	340	303·1	159·8	142·4	163·2	5·6	5·0
	700	Baziás-Bécs. . . .	394	355·4	185·1	166·9	186·6	5·6	5·0
Tiszta- vidéki vasut	60	Fegyvernek-Czegl..	60	54·3	28·2	25·5	29·1	10·0	9·0
	108	Mezőberény-Czegl..	89	83·3	41·8	39·1	43	8·2	7·7
	150	Debreczen-Czegléd.	100	94·3	47	44·3	51·5	6·6	6·2

Vasut	Kilométerhossz	Vonalrész megnevezése	Díjrészlet cen- time-okban		Díjrészlet o. é. krajcz.-ra átszámitva		Díjtétel helyi árszabás szerint	Díjegység ton- nakilom.-ként centime-okban	
			svájci forgalom	francia for- galom (Genf transit)	svájci forgalom	francia forgalom		svájci forgalom	francia forgalom
Tiszavidé- ki vasut	175	Nagyvárad-Czepléd	111	105.3	52.1	49.3	56.6	6.3	6.0
	182	Arad-Czepléd . . .	113	107.3	53.1	50.2	58	6.2	5.8
	199	Nylregyháza-Czepl.	119	113.3	55.9	53.1	61.5	5.9	5.6
	88	Kassa-Miskolcz . .	80	80	37.6	37.6	37.6	9.0	9.0
	93	Szolnok-Kőbánya .	73	59.2	34.3	27.7	41.5	7.8	6.3
	104	Gyöngyös-Kőbánya	66	57.9	31	27.1	37.3	6.3	5.5
	150	Fülek-Kőbánya . .	91	79.1	42.7	37.1	50.4	6.0	5.3
	185	Miskolcz-Kőbánya .	105	97	49.3	45.5	60.3	5.5	5.1
Magyar ál- lamvasutak	199	Bánréve-Kőbánya .	111	101.6	52.1	47.7	62.7	5.5	5.1

Ezen máig fennálló díjtételek, noha, mint már említettük, a vasutaink által a külföldi forgalomban nyújtott legmesszebbmenő díjleszállítást képviselik, és különösen Genf transit részben már közelednek azon színvonalhoz, melyre a világforgalom a gabonaszállítás viteldijait leszorítani igyekezik, mégis már eddigelé is kielégítőeknek nem mutatkoztak, nem bizonyodván elég alacsonyoknak arra, hogy a nyugoti utirány versenyét legyőzzék. Már 1878-ban a magyar kivitelre nézve igen előnyös viszonyok között, csakis a keleti Svájc piacát tudtuk fentartani, és közép, valamint a nyugoti Svájcba csak némileg is nagyobb mennyiségekkel előhatolni képesek nem voltunk, sőt ellenkezőleg a marseilli és a modanei iránynak már akkor is sikerült Aarau-ban való re-expeditióval a Svájc keleti részéig eljutni. A folyó esztendőben pedig — igaz, hogy a rossz termés és az árviszonyok nyomása alatt is — a svájci piacot megint majd teljesen elvesztettük. Marseille a Fekete-tengerről és az Al-Dunáról jövő küldeményeivel, valamint Antwerpen és Mannheim amerikai és orosz gabonával uralkodnak ma a svájci fogyasztó piacon, annak legkeletibb részéig terjeszkedve bevitelükkel. Ezen állapot szembeszökő illusztrációjául szolgálhat, hogy például Romanshorn be- és átvitele tett:

	1878.	1879.
augusztus havában	130,800	77,880
szeptember havában	300,140	68,580
	430,940	146,460 métermázsát.

Habár svájci kivitelünk ez idei csökkenését első sorban magasra felszökött gabonaárainknak kell tulajdonítanunk, melyek mellett a verseny hathatós felvétele olcsóbb viteldíjakkal is lehetetlen volna, mégis nem lehet tagadni, hogy a keleti irány import-képességét a tarifviszonyok is érezhetően alterálják, mely tekintetben a svájci vasutak díjszabási politikája is sok tekintetben érdekeinkkel ellentétesnek mutatkozik.

1878-ki márczius 15-én ugyanis Marseille-ből direkt árszabás állíttatott fel, mely által Basel, Aarau és Luzernbe tonna-kilométerenkint 4 centime egységtétel alapján szerfelett olcsó gabonatarifa engedélyeztetett. Ezen rendkívüli mérséklés természetesen a leghátrányosabb befolyást gyakorolta a Magyarországból Romanshorn és Rohrschachon át jövő bevitelre, úgy hogy az itt első sorban érdekelt svájci északkeleti vaspálya saját iniciatívájából először is locálforgalmában olcsóbb díjtételeket léptetett hatályba (50 kilométerig 12.6 cent., nagyobb távolságra 5 centime), másod sorban pedig a többi igazgatósággal érintkezésbe helyezte magát a direkt forgalmak tarifáinak szabályozása céljából. Az iránt történt ugyan akkor megegyezés, hogy az Olaszországból és Marseilleből fennálló olcsó közvetlen gabonaárszabások, melyek az ország keleti részén levő vasutakat import-érdekeikben szerfelett károsították, felmondassanak, és hogy a Svájcznak összes direkt gabonaárszabásai egyenletes alapon dolgoztassanak ki, mely árszabás (következő alapon: 1—100 kilom. 9 cent., 101—200 kil. 7 cent., 201—300 kil. 3 cent., 300 kil. túl 2 cent. egységtétel és 2 frank kezelési illeték) 1878. decz. 1-én tényleg életbe lépett, — de már ez idén az előbbi olcsó import-tarifa Marseille—Genf 22.20 frank tonnánként újra hatályba helyeztetett és Antwerpenből Baselbe is a francia vasutak segélyével a beviteli árszabás lényegesen leszállíttatott.

Mindezen körülményeket egybevéve, a magyar vasutak sem maradhattak kétségben az iránt, miszerint a svájci piaczfentartásának érdekében meg nem elégedhetnek az eddig engedélyezett díjleszállításokkal, hanem concedálnunk kell azon egységtételeket, melyeket az ezen forgalomban részes többi vasutak a versenyvonalak ellenében felajánlani szükségesnek láttak. F. évi május havában meg is kezdettek ez irányban a tárgyalások és a svájci-osztrák-magyar gabonatarifa új felállítása határozottatott, oly

alapon, hogy a részes vasutak jobbára a tonna-kilométerenkint 5 centime-nyi egységtételt és a feladási pálya tonnánként 1 frank kezelési illetéket veendnek igénybe, míg a Genf loco és Genf transit forgalomnak tovább menő kedvezmények is adattak. Így például az osztrák államvasut budapest-bécsi vonalának díj-részletét a Genf loco és Genf transit forgalomban Lyonon innen fekvő francia állomásokkal 4·5 cent. és a Genf transit forgalomban Lyonba és azon túl fekvő állomásokra 3·75 cent. egységtétel alapján számítja, és a magyar államvasutak is északi vonaluk állomásaitól Genf transit 4·5 cent. egységtétellel elégsznek meg. Az ezen új tarifa által a Svájcra, valamint Vorarlbergre nézve életbelépő díjmérséklést a következő példák mutatják :

	új árszabás	eddigi árszabás
	100 kgr. frankokban.	
Budapest—Romanshorn	5·31	5·60
» Bern	7·14	7·38
Baziás—Basel	7·85	9·02
Miskolcz—Olten	7·53	7·81
Csaba—Zürich	7·26	7·78
Kanizsa—Bludenz	5·70	5·90
Lepesény—Feldkirch	6·07	6·42
Dombóvár—Mühlhorn	6·95	7·44
Budapest—Genf loco	7·06	7·70
» Genf transit	6·45	—
» Lyonon túl	5·48	5·60
Baziás—Genf loco	8·98	10·04
» Genf transit	8·37	—
» Lyonon túl	7·41	7·92
Miskolcz—Genf loco	8·08	8·79
» Genf transit	7·47	—
» Lyonon túl	6·40	6·60
Nagyvárad—Genf loco	8·40	9·23
» Genf transit	7·79	—
» Lyonon túl	6·82	6·99

Befejezzük ezzel azon példák sorát, melyeket kiviteli tarifáink viszonyainak ismertetésére felhozni szükségesnek láttunk, és ha már most azok bonyolódott részletein végigtekintünk,

először is önkénytelenül azon meggyőződésre kell jutnunk, hogy az árszabások megállapításánál nem annyira a forgalom általános igényei, mint inkább az egyes vasutaknak azon, bár könnyen érthető, de lényegében önző igyekezetei döntenek, hogy lehetőleg magas díjrészletet biztosítsanak maguknak, minek folytán, hogyha már engedményekre kerül is a sor, azok mindig csak a versenyviszonyok nagymérvű nyomása által erőszakolhatók ki, és többnyire akkor is elégtelen mértékben.

Ugy látszik előttünk, hogy a vasutakat meg nem lehet kimélni e tekintetben azon szemrehányástól, miszerint saját és az ország érdekeit nem helyesen szolgálják, midőn akkor, ha díjleszállításról van szó, minden engedményt tisztán áldozatnak tekintenek, nem véve figyelembe azt, hogy a díjleszállításnak célja a forgalmat nevelni, új piacot teremteni, a megtámasztottat biztosítani, az elvesztettet visszaszerezni, és hogy a hozott áldozat ily esetben úgy tekintendő, mint az elhintett mag, mely esetleg gazdag gyümölcsöt fog teremni. A míg a vasutak csak ott fogják szükségesnek látni a kedvezményadást, a hol más szállítási ut nyílt versenyével állanak szemben és a díjleszállításnak a forgalomra nézve éltető hatását más esetekben ignorálni fogják, addig nem lesznek hivatva azon közgazdasági céljuknak szolgálni, hogy ne kevés szállítmány után szedett nagy viteldíjakban, de a szállítmányok nagy tömegében fokozatosan csökkentett díjak mellett keressék jövedelmezőségüket. Természetes, hogy a forgalom növekedése nem áll be rögtön, valamint másrészt a díjtételeknek is általános és rögtöni nagymérvű leszállítása a vasutakba fektetett roppant tőkéknek devalvációjával volna egyenlő, — de kétségtelen, hogy a díjleszállításnak kell megteremtenie a forgalom fejlődését és nem megfordítva, valamint az iránt is meg lehetünk nyugtatva, hogy vasutaink még jó messze vannak a díjleszállításnak azon határától, a hol az üzlet jövedelmezősége megszűnik.

Igen érdekes e tekintetben egy összehasonlító pillantás Angolország és Ausztria-Magyarország forgalmi viszonyaira. 1877-ben Nagybrittaniában a vasutak hossza 27,494 kilométer volt, Ausztria-Magyarországban 17,970 kilométer. Ezen hálózatba fektetett építési tőke Angolországban 7,684 és nálunk 2,722 millió forintot tett ki. Szállított tonnaárú:

	Angolországban:	Ausztria-Magyarországban:
	215.372,183	41.926,921
ebből összbevétel eredt:	388.853,000 forint	187.164,000 forint
vagyis pályakilométerenkint:	14,149 »	10,704 »
teherkocsikint:	1,069 »	2,497 »
tonnaárúként:	1·80 »	4·46 »

Ebből látjuk, hogy Angolorzágnak ötször oly nagy áru-forgalma mellett, az ebből eredt bevétel csak kétszer oly nagy volt, mint nálunk. Hogyha ez magában véve nem is enged következtetést arra, hogy vasutaink díjtételei ugyanoly arányban magasabbak, mert nálunk a tonnaárú átlag nagyobb távolságot fut be mint Nagybrittaniában, de a pályakilométerenkinti bevétel, mely ötször oly nagy forgalom mellett alig valamivel magasabb, a többi fentebb összeállított adatokkal combinálva, mégis helyes következtetést enged vonni azon körülményre, miszerint forgalmunk aránytalanul magasabb viteldijakkal van megterhelve mint Angolországban, és hogy vasutainknak mai forgalmuk arányában is még nagyon le kellene szállaniok díjtételeikkel, hogy csak megközelítsék azon színvonalat, melyen az angol pályák tarifái állanak. De nemesak ezen egyes példa bizonyít viteldijaink magassága mellett, már több ízben említettük, hogy a gabonakivitel majd mindenütt olcsóbb tarifák segítségével jut rendeltetési helyeire és hogy bár merre tekintünk, versenytársainkat e tekintetben kivétel nélkül kedvezőbb helyzetben találjuk mint Magyarországot. Az orosz és román gabona ugyanazon uton, melyen saját kivitelünk halad, körülbelül 4 centimes egységtétellel szállítatik, ugyanezen díjtételt élvezi az orosz és amerikai gabona Merseilleből Helvetia piaczaire, valamint a montcenis-i utirányon. A német vasutak gabonaviteldijai, mint kimutattuk, egyáltalán olcsóbbak a mieinknél, egy szóval joggal állithatjuk, miszerint a világforgalomban mindenfelé szükségesnek látszott, eltekintve a termelési és árviszonyoktól, a vasuti díjakat csekélyebb mértékre leszállítani, mintsem nálunk történt.

A mi különösen az orosz és román gabonaszállítás viszonyait a mieinkhez hasonlítva illeti, a díjtételek 1878 nyarán például következőkép állottak:

	Münchenbe délipályaudv. via Simbach		Mannheimba via Passau		Romans- hornba via Simbach	
	kilo- méter	100 ki- logram márká- ban	kilo- méter	100 ki- logram márká- ban	kilo- méter	100 ki- logram franc- ban
Podwoloczyska transit	1369	5·327	1728	6·410	1618	7·550
Jassy	1672	7 608	2031	7·824	1921	9·533
Galatz.	1874	8·801	2233	9·096	2123	11·023
Budapest	716	3·620	1015	5·150	969	5·600
Temesvár	1018	5·010	1377	6·560	1271	7·260
Győr	557	2·990	916	4·600	810	4·980

Vagyis kilométeregységek szerint:

	München márkfillér	Mannheim márkfillér	Romanshorn centime
Podwoloczyska	0·389	0·370	0·466
Jassy	0·455	0·385	0·496
Galatz.	0·469	0·407	0·519
Budapest.	0·505	0·507	0·577
Temesvár	0·492	0·476	0·571
Győr	0·536	0·502	0·614

Tagadhatlan tehát, hogy a magyar gabonaösszviteldija az egyes fogyasztási piacokra a sokkal kisebb távolság folytán lényegesen alacsonyabb, mint az orosz és román provenientia szállítási díja, noha e tekintetben is látjuk, hogy például Temesvár-Mannheim 1377 kilométer távolsággal már absolute véve is drágább, mint Podwoloczyska-Mannheim 1728 kilométerrel, de ép úgy kitűnik a fentebbi példákól, miszerint a kilométeregységeket véve tekintetbe, a magyar gabona aránylagosan mindenütt sokkal magasabb viteldíjjal terheltetik, mint előbb említett két versenytársunk terméke. És e különbségeknek nem is lehet okát abban keresni, hogy a hosszabb vonalon való szállítás

természetszerűen nagyobb előnyökben részesíthető, mert ha egyenlő távolságokat veszünk szemügyre, mi nehéz ugyan azon körülménynél fogva, mert a távolabb magyar állomások ugyanezen fogyasztó piacokhoz még mindig sokkal közelebb fekszenek, mint bármely orosz vagy román állomás, akkor — néhány galicziai állomást vevén tekintetbe, melyekről orosz buza transitál — ugyancsak azon eredményre jutunk, miszerint az orosz buza egyenlő távolság mellett is jóval olcsóbban szállittatik, mint a magyar gabona. Például:

Miskolcz—Romanshorn	1166 klm.	6·69 fr.,	egység:	0·57 cent.
Tarnow—Romanshorn	1162 »	5·88 »	»	0·49 »
Baziás—Romanshorn	1391 »	7·94 »	»	0·57 »
Grodek—Romanshorn	1394 »	6·78 »	»	0·47 »
Kassa—Mannheim	1359 »	6·29 márka	»	0·48 fillér
Rzeszow—Mannheim	1352 »	5·76 »	»	0·42 »

Az orosz és román forgalmak ezen versenytételeit illetőleg gyakran halljuk vasutaink részéről azon álláspontot érvényesíteni, hogy a drágább egységtételek daczára a magyar gabona mégis kedvezőbb helyzetben van, a mennyiben nemcsak minőségre jobb, deösszviteldija is alacsonyabb. Ha, mint fentebb láttuk, Galatzból Romanshornba a román vagy orosz buza 11 frank viteldijjal jut el, Budapestről pedig 5 frankkal, akkor a vasutak állítása szerint a magyar termény kedvezőtlen versenyhelyzetéről a szállítási díjakat illetőleg szólni nem lehet és igazságtalan a vasutaktól azt követelni, miszerint a piaczi ár különbözeteit egyenlítsék ki viteldijakkal, mire különben sem képesek. A magyar gabona itthon sokszor drágább, mint az orosz vagy amerikai buza Délnémetországban vagy Svájcban, mit tegyenek ily esetben a vasutak, melyek, ha ingyen szállítanak a magyar terményt, még sem volnának képesek azt az említett fogyasztási helyeken versenyképessé tenni. Be kell vallanunk, hogy a tény, melyre a vasutak itt hivatkoznak, a valóságnak sok esetben megfelel. Midőn például az idén Amerikából az export megindult, a legjobb minőségű téli búzának bushelje ott 111 centbe került, vagyis a mi számításunkhoz arányosítva, egy hectoliter ára 7 frt 50 kr. volt, a beállott ár-emelkedés folytán ezen piaczi ár bushelenként 139 centre (hecto-

liter 9 frt 50 kr-ra) szökkent. Ugyanekkor nálunk a búzának hectoliterje 14 frton felül állott. Világos, hogy ily árkülönbözet mellett az amerikai terménynyel nem versenyezhattunk és hogy ezen viszonyok között a szállítási árak a kivitel fejlődésére mérvadó befolyást nem gyakorolhattak. És mégis azt hisszük, miszerint a vasutak előbb említett álláspontja nem helyes. Először a viszonyok nem állanak mindig ily kedvezőtlenül és gyakran csekély különbségek teszik lehetségessé vagy lehetetlenné a kivitelt, mint ezt sok ízben lehetett tapasztalni, midőn a szállítási díjak megfelelő csökkentése élénk kereskedelmi mozgalmat vont maga után. Azután egészben véve sem helyes azon felfogás, hogy a vasuti viteldíjak megállapítása a piaczi árral hozassék összeköttetésbe. Ha a vasutak azt mondják, miszerint ezen árkülönbözeteket viteldíjmérséklésekkel nem képesek kiegyenlíteni, akkor egy lépéssel tovább kell menniök és egyszersmind el kell ismerniök, miszerint a piaczi árra egyáltalán reflektálniök nem szabad. A piaczi ár oly különféle viszonyok összehatása alatt alakul, hogy arra külső eszközökkel befolyást venni nem lehet és nem a vasutak feladata azt érvényesíteni, hogy a honi termés versenyképessége csupán a piaczi ár reduktiója útján éressék el. Ennek leszállítására különben is behatnak a versenyviszonyok, a vasutaknak azonban ettől egészen függetlenül arra kell törekedniök, hogy az ország forgalmát a lehető kedvezményekkel támogassák; e tekintetben a forgalom gyarapítása érdekében oly messze menjenek, a mint ezt saját érdekeik kockáztatása nélkül megtehetik és mindazon áldozatokat, melyeket egy velünk versenyző ország szállítási intézetei a maguk kivitelének meghoznak, a mi exportunk javára is elvállalják. És ezen szempontból a viszonyok egész világosak. Láttuk, hogy az idegen gabona úgyszólván mindenütt olcsóbb egységtételek mellett szállittatik, mint a magyar gabona, bárha a viteldíjössztétele Magyarországból a kisebb távolság miatt egészben csekélyebb. Ennek ellenében azonban a versenyző búzának piaczi ára a mienknél rendesen jóval alacsonyabb. Joggal követelhetjük tehát vasutainktól, hogy tekintet nélkül a változó piaczi árakra, az orosz és román gabonának javára eső egységtételeket a mi kivitelünk támogatására is engedélyezzék. Hogy ez szükséges, azt legjobban bizonyítja azon tény, miszerint

az idegen gabona éppen ezen olcsó szállítási díjak segélyével győztesen concurrál velünk fogyasztó piacainkon és minél jobb buzánknak minősége és minél közelebb vagyunk ezen fogyasztó piacokhoz, annál biztosabban kiszoríthatnók onnan vetélytársainkat, ha terményünk ugyanoly szállítási kedvezményeknek örvendene, mint az idegen gabona. Csak ha a vasutak ezen áldozatokat meghozták, csak ha már leszállottak viteldijaikkal azon határig, melyen a vasutak másutt állanak, csak akkor fogják joggal mondhatni: mi megtettük kötelességünket, a termelők feladata a versenyképesség fentartására megtenni azt, a mi még szükséges!

Hogy ily irányban mennyit lehet még várni és követelni a szállítási intézetektől, arra nézve a mi forgalmi viszonyainkhoz rokon országokból eddig felhozott példák mellett tanulságos lesz befejezésül még egy pillantást vetni egy bár más viszonyok között fejlődött vetélytársunkra Amerikára, a közgazdasági haladás ezen óriás országára, hol szinte számszerűleg kimutathatjuk, mennyire szükségesnek látták a vasutak mindjobban leszállított díjtételekkel a forgalom növekedését előmozdítani.

Chicagotól Newyorkig, mely vonal az ország belsejéből a tengerpart felé irányuló forgalomra nézve szabályozónak tekintendő, 1470 kilométer távolságra a gabona viteldíja (egy winchester bushel buzát 27 kilogrammba, egy dollárt 2 frt 40 krba számítva) következőleg alakult métermázsánként:

É v	Vasuti szállítás		Szállítás vízi uton	
	díjtétel o. é. krajczárokban	kilométeregység	díjtétel o. é. krajczárokban	kilométeregység
1872.	283	0·192	213	0·144
1873.	283	0·192	168	0·114
1874.	248	0·167	115	0·078
1875.	213	0·144	97	0·065
1876.	150	0·102	88	0·059

Ime, mily hatalmas csökkenése a viteldijaknak, és mily szerfelett olcsó szállítási ár a mi viszonyainkhoz képest, hol oly díjtétel mellett, melyért a gabonát Amerikában 1470 kilométerre szállítják, azt alig viszik 500 kilométerre, és hol hasonló távolságra 1 forint 50 krajczár helyett nekünk átlag

4 forint körül kell fizetnünk. Ugyancsak 1876-ban a gabona métermázsája Chicagóból Baltimoréba 1352 kilométer szállítási távolság mellett 1 frt 55 krt, vagyis 100 klgr. és kilométerenkint 0.114 krt, mázsa-mértföldenkint 0.43 krt és Indianapolistól Baltimoréba 1152 kilométer szállítási távolságra 1 frt 50 krt, vagyis kilométerenkint 0.130 krajczárt és mázsa-mértföldenkint 0.49 krt fizetett. Chicagóból Liverpoolba a szállítási díj 3 frt néhány krajczár körül váltakozott, nem magasabb ár, mint mely mellett a mi búzáinkat Budapestről Dél-Németországba, pl. Mannheimba vihetjük.

Mindezek után eléggé beigazoltnak tekinthetjük azon állításunkat, hogy vasutaink viteldijai úgy a helyi, mint a kiviteli forgalomban a kellő mértéknél magasabbak. Sokáig időztünk ezen tárgynál, mert nagy fontosságot tulajdonítunk neki azon ténykörülmények sorában, melyek gabonakivitelünkre károsan hatnak és példákkal igyekeztünk megvilágítani a helyzetet, mert jól tudjuk, hogy a viteldijak leszállítását csakis általánosságban és elvben követelni nem elég, hanem a kellő határvonalat kell kimutatni, meddig ezen leszállítás terjedhet, nehogy a túlságos reductió által a vasútüzlet lehetetlenné, a belé fektetett tőkék gyümölestelenekké tétessenek és viszonyaink között az államkincstár, illetőleg az adózók összege legyen kénytelen a szűkség mértékén túl csökkentett bevételeket kamatgarantia alakjában kárpótolni. Azt hisszük, sikerült kimutatnunk, hogy ezen határvonaltól még messze állunk, és hogy igazolt a közvéleménynek szava, mely forgalmunk fejlődésének érdekében a szállítási díjak lejobb szállítását követeli.

Mielőtt értekezletünk ezen részét bezárnók, a viteldijak magassága mellett, tarifáinkat illetőleg még egy más körülményre is kell kiterjeszkednünk, mely gabonánknak a külföldi termékkel való versenyzését nehezíti. Arról kell ugyanis megemlékeznünk, hogy bizonyos esetekben saját szállítási intézeteink olcsóbb díjakban részesítik a Magyarországon át transitáló idegen gabonát, mint saját kivitelünket. Vasutainkat illetőleg ezen kérdés a román csatlakozások megnyíltával nyert aktualitást és mindjobban előtérbe fog lépni a szerb kapcsolatok létesítésével. A román átmenetre nézve igyekezett ugyan a törvényhozás a fenyegető veszélynek elejét venni, a mennyiben a temesvár

orsovai vasut engedélyokmányának 24. §-ában kikötötte, hogy a hazai termények, ipar és kereskedés érdekében, a Magyarországon átszállítandó árúk után Orsovától a magyarországi vonal határszéli állomásáig soha sem szedessék csekélyebb vitelbér, mint a minő a magyar vonal bármely állomásától ugyanazon határállomásig a hasonszállítási árúk után szedetik, valamint hogy Orsovától valamely magyar állomásig a vitelbér ne lehessen csekélyebb, mint az osztrák államvasut valamely más magyar állomásától ugyanazon rendeltetési állomásig, egyenlő vagy csekélyebb szállítási távolság mellett. Ezen engedélyokmányi határozatok által biztosított tehát az, hogy ugy a Romániából származó átvitel, mint a bevitel absolute véve ne szállíttassék olcsóbban, hogy tehát a vercirova-marcheggi, vagy vercirova-budapesti díjtétel ne legyen olcsóbb, mint pl. a baziás-marcheggi vagy baziás-budapesti tétel; miután azonban az osztrák államvasutat tarifsabadságánál fogva nem lehet annyira lekötni, hogy egyenlő kilométeregységek alkalmazására szoríttassék, és miután előbb ismertetett tarifrendszerénél fogva a nagyobb távolságokra mindenütt kisebb egységtételeket számít, mint rövidebb vonalhosszra, relative véve a román gabona — ha az össztétel absolute magasabb is — mégis olcsóbban szállíttatik, mint a magyar termék. Magukban véve ezen különbözetek, épen az engedélyokmányilag kikötött korlátok segélye folytán, nem volnának ugyan oly jelentékenyek, hogy az ország kivitelére nézve káros hatással lehetnének, de hozzájárul ehez, hogy azon verseny nyomása alatt, melyet a román forgalom tekintetében a galicziai útirány és a dunagőzhajózási társaság gyakorol, az országunkon átvonuló kiviteli irány folytatását képező azon vasutak, melyekre befolyásunk nincs, a versenyzett román gabonának oly kedvezményeket adnak, melyeket az ezen versenynek ki nem tett magyar kiviteli forgalomtól megvonnak. Így például a svájci kivitelben az Erzsébet nyugoti pálya és a bajor államvasutak a román provenientianak tonnakilométerenkint 4 centime egységtételt engedélyeznek, míg a magyar gabonát 5 centime egységtétel mellett szállítják. Annál inkább megteszik ezt, mert az osztrák államvasut is — daczára a fentebbi korlátozásnak — vercirova-bécsi hosszú vonalán a 4 centime egységtétellel beelégszik, míg a magyar kivitelben

5 centimet szed a nélkül, hogy ez által az engedélyokmány határozatával összeütközésbe jönné. A külföldi pályák ezen engedményei folytán azután a román gabona szállítási ára absolute véve is olcsóbb lesz, mint a legtávolabb fekvő magyar államokról eredő szállitmányok viteldíja. Így például az eddig még hatályba nem lépett, de kiadatni szándékolt román-svájczai tarifában Verciorova-Aarau 787 centime (ebből az osztrák államvasut részlete a verciorova-bécsi vonalrészre 351 centime), míg Bázias loco Aarau 824 centime, miből az osztrák államvasut bázias-bécsi vonalára 344 centime esik. Noha tehát az osztrák államvasut Verciorováról magasabb tételt számít, mint Baziásról, ez utóbbi helyről az összdíjtétel mégis 37 centimevel magasabb, mint a 70 kilométerrel távolabb eső Verciorováról, és ezen különbözet a román gabona kedvezményezését jelöli a magyar termés ellenében.

- Annál inkább kifogást kell tennünk ily állapotok ellen, mert habár az eredmény első sorban külföldi vasutak magatartása által idéztetik elő, mégis a tulajdonképeni okot saját vasutaink tarifapolitikájában kell keresnünk, a mennyiben csak tőlük függene engedményeik által a külföldi vasutak hasonengedményeit kieszközölni. Ha a fennforgó esetben az osztrák államvasut a magyar forgalmat is 4 centime egységtétellel szállitaná, ugyane tételt az Erzsébet-pálya és a bajor vasutak is megadnák, a mint megadták azt a román forgalomban a részes pályákkal egyenletesen. Igaz, hogy ez az osztrák államvasut részéről oly áldozatot jelentene, melyet az — miután a magyar forgalom nincs oly közvetlen versenynek kitéve mint a román, és miután a magyar gabona egészben véve mégis csak olcsóbban jut a Svájcba — mint feleslegest és céltalant visszautasít, de épen ezen felfogást, bár a vasut részéről érthető, a forgalom érdekében nem tartjuk helyesnek, miután mi jogosan követelhetni véljük minden hazai intézettől, hogy ugyanazon kedvezményt, melyet idegen terméknek bár a verseny nyomása alatt nyújt, a hazai terméknek önszántából adja meg, annál is inkább, mert legjobb meggyőződésünk szerint itt nem céltalan áldozatról van szó, hanem a magyar kivitel támogatásának, fejlesztésének és megszilárdulásának oly eszközéről, melynek alkalmazása sokkal nagyobb és sokkal biztosabb forgalomnövekedést juttatna pályáinknak, mintsem olyat a transit forgalomból várhatnak.

Hogyha a külföldi provenientiának kedvezményezése keleti csatlakozásaink csak jövőben várható fejlődése és az osztrák államvasutra nézve kikötött korlátozások folytán a vasuti forgalomban egyelőre nagyobb fontossággal még nem bír: annál régebben és annál nyomasztóbb mértékben tapasztaljuk hatását a dunagőzhajózási társaság árszabásaiban. Ezen, forgalmi viszonyainkra nézve oly nagy befolyású, a Dunát egyeduralkodó alatt tartó és díjszabási eljárásában egészen független, hatalmas szállítási intézet már évek óta az Al-Duna állomásairól jövő forgalom részére oly messzemenő engedményeket tesz, melyeknek szükséges visszhatását más forgalmakra szem elől tévesztve, eljárása által a méltányos tarifképzés elveivel ellentétbe jut és hazai kivitelünket háttérbe szorítja. Mennyivel olcsóbb díjtételek mellett szállítatnak az oláh provenientiák ily tarifpolitika mellett a külföld fogyasztó piacaira, mint a magyar termékek és miként fokozódik ezen visszasság gyakran annyira, hogy sokkal távolabb eső feladási állomások ugyanazon köteleki forgalmakban is abszolút olcsóbb díjtételekben részesülnek, mint közelebb fekvő hazai állomások, arra nézve elég lesz néhány példára hivatkozni. Így 100 kgrm. gabonára következő díjtételek érvényesek:

Dubrovicza—München	1296 kilométer	365 mfillér.
Eszék—München	1046 »	389 »
Budapest—München	731 »	335 »
Semendria—Frankfurt	1602 »	460 »
Budapest—Frankfurt	1049 »	480 »
Verciorova—Frankfurt	1770 »	546 »
Pancsova—Frankfurt	1566 »	570 »
Semendria—Romanshorn	1539 »	554 cent.
Budapest—Romanshorn	974 »	545 »
Eszék—Romanshorn	1289 »	613 »

Ezen, a távolságok tekintetbe vételével roppant különbözőteket részben a csatlakozó pályák is okozzák, nagyrészt azonban azok magának a dunagőzhajózási társaságnak terhére esnek. Így a dubrovicza—müncheni és semendria—frankfurti díjtételben e társulatnak díjrészlete Ebersdorfig 182 márkfillér 836 kilométer távolságra, vagyis 100 kgr. és kilométerenkint 0.21 mf., míg a budapest—müncheni és budapest—frankfurti díjtételben

annak díjrészlete Ebersdorfig 115 mf. 283 kilom. távolságra, vagyis 100 kgr. és kilométerenkint 0.40 mf. Más szóval a dunagőzhajózási társaság a délnémet forgalomban Budapestről körülbelül kétszer oly nagy díjegységet számít, mint az Al-Dunáról. Ugyanez áll a svájci forgalomban. A seméndria—romanshorni díjtételben a dunagőzhajózási társulat díjrészlete Ebersdorfig 228 centimes 836 kilométer távolságra, vagyis kilométeregység: 0.27 cent., míg a budapest—romanshorni díjtételben a díjrészlet Ebersdorfig 130 cent., kilométeregység: 0.46 centime. Ezek oly különbözetek, melyeket a hosszabb szállítás előnyeivel okszerűen menteni nem lehet, és melyek gabonakivitelünket a legérzékenyebben károsítják. Ily viszonyok között nem is lehet csodálni, ha a csatlakozó pályák, melyeknek az iránti készségéről, hogy az esetben, ha a magyar szállító vállalatok egyenlő egységtételeket számítanak, szinte egyenlő kedvezményes átmeneti díjakat engedélyeznének, kételkedni nem igen lehet, még a saját részükről is magasabb díjtételekkel sujtják az Al-Dunáról jövő gabona ellenében kivitelünket. Jogosan állithatjuk tehát, hogy ilynemű mesterséges tarifképzés, bármennyire tekintetbe is vesszük a versenyt és a hosszabb vonalon való szállítás előnyét, lényegében az egészséges és méltányos tarifpolitika elveivel ellenkezik, a távolsági viszonyokat önkénye szerint felforgatja és a magyar terméktől s a közelebb fekvő piactól mesterséges eszközökkel elkozza azon előnyt, mely azt a viszonyok természeténél fogva jogosan megilleti.

A dunagőzhajózási társaság ezen tarifpolitikájában lehet valószínűleg egyik fő okát keresni annak, hogy a magyar kormány, mint ezt a lánczhajózás kérdésében tapasztalni lehetett, vonakodott oly intézkedésektől, melyek e társulat forgalmi képességét és közgazdaszati hatalmi állását fokozni alkalmasak lettek volna, mindaddig, míg oly feltételeket nem sikerülend biztosítania, melyek nélkül a dunagőzhajózási társaság növekvő hatalma az említett visszasságok fokozásával és kivitelünk növekvő veszélyeztetésével lett volna egyértelmű. Annál fontosabb ezen kérdés, mert a nevezett szállítási intézet tarifpolitikája nemcsak azon nagy mennyiségű küldemények tekintetében érvényesül, melyeket a dunagőzhajózási társulat maga szállít,

hanem visszahat az osztrák államvasut helyzetére is, mely utóbbi, ha az aldunai forgalomról egyáltalán lemondani nem akar, saját díjtételeivel is alkalmazkodni kénytelen a gőzhajózás áraihoz és így a fentebb említett különbözeti árszabásokra nézve mintegy akarata ellenére is az adott rossz példát követni kénytelen.

Reméljük, hogy mint kivitelünk egyéb akadályainak útból eltakarítására, úgy a fentebbi vizzásság orvoslására is az idő nemsokára elkövetkezik.

KILÉNYI HUGÓ.

(A második befejező közlemény a jövő negyedik füzetben következik.)

VEGYESEK.

A magyar vasuti politika. Tolnay Lajos ur, a magyar államvasutak igazgatója, a mérnök-egylet temesvári közgyűlésén egy nagy hatású felolvasást tartott a hazai vasuti politikáról. E felolvasás sokkal komolyabban megérdemli a figyelmet, semmint könnyű módon elsikolhatnánk felette.

Az előzetes kérdés, melyet a bécsi lapok felvetettek: ha valjon megengedhető-e egy államhivatalnoknak nézeteit nyilvánosan kifejezésre juttatni? — istennek hála, még érthetetlen nálunk; reméljük jövőre is érthetetlen marad. Elég rossz vért szült a közlekedési ministerium főtisztviselőinek, s magának Tolnay urnak is elmaradása az országos magyar gazdasági egyesület közlekedésügyi enquétejéről; s midőn most az ott érvényesítendett eszméket más körben hozta tudomásra: nem gáncsol, hanem elismerést érdemel azért.

A felolvasásnak három része volt. Az első részben Tolnay ur pálczát tör az államvasuti rendszer mellett s különösen ajánlja a kamat-biztosítást tényleg igénybe vevő vasutak megvásárlását. A második részben szól a vasuthálózat kiegészítéséről, s különösen a helyi érdekű vasutak kérdéséről. Végül a harmadik rész a tarifaviszonyokkal foglalkozik.

A mik Tolnay ur felolvasásának első és harmadik részében mondva vannak, azok el voltak részletesen mondva az országos gazdasági egyesület enquéte-bizottsága által is. Majdnem megdönthetetlen igazságú szerintünk is azon álláspont, melyet az emlékirat elfoglal, s bizonyára nagy megnyugvásunkra szolgál, ha oly kitűnő szakember, mint Tolnay ur, hosszú tapasztalat után ugyanazon concluzióra jut mind a vasuti politika, mind a tarifapolitika kérdéseiben.

Mindaddig, míg a fő közlekedési vállalatok részvénytársaságok kezei közt lesznek, a melyeknek természetes érdekek a pénzügyi eredmény, s a melyektől épen ezért a dolog természeténél fogva legfeljebb is csak annyiban lehet kívánni a nemzetgazdasági érdekek számbavételét, a mennyiben az saját érdekekkel nem ellenkezik: mindaddig az országos érdek kizárólagos alapján álló tarifapolitikát remélni nem lehet. Az állapotok lehetnek többé vagy kevésbé türethetők; esetleg lehet képzelni az ország érdekeivel teljesen összevágó tarifapolitikát is: de ez legjobb esetben is csak ritka esetleg, a mely száz eset közül egyszer következik be. Részvénytársaság közczélokért áldozatokat nem hozhat, s Tolnay ur felolvasásának mindjárt elején nagy szerencsével hivatkozik arra, hogy épen a közczélok lévén azok, a melyek a vasutak létesítését indokolják, a természetes következtetés alig lehetne más, mint az, hogy a közérdek természetes képviselője, az állam létesítse azokat. Különösen találó, mert teljesen igaz, a megjegyzés, hogy a kamatbiztosítási forma a jogosultságnak minden feltételét teljesen nélkülözi, már csak azért is, mivel az összes veszteség csak az államot terheli, míg az összes nyereség a részvényeseké, a kik a czimletek értékesítésénél igénybe veszik az állam hitelét; s így az állam csak veszít, a részvényes csak nyer. Azt hisszük, nem egészen indokolt e veszteséget 100 millió forintra evaluálni, mert hiszen a befektetési tőke kamatozást az állami építés esetén is igényelt volna; de teljesen igazat kell adnunk Tolnay urnak abban, hogy mind az építésnél, mind az ülésnél, mind az üzletnél és ezt első sorban akarjuk hangsúlyozni, — a pénzbeszerzésnél nagy mérvű megtakarításokat lehetett volna elérni, ha a vasutépítő vállalkozók drága »segítségé« igénybe nem vétetett volna.

A mult azonban megtörtént, s a jövőre nézve egészen gyakorlati Tolnay ur tanácsa. Nekünk feltétlenül jó tarifapolitika kell. Ezen jó tarifapolitika alig lesz érvényesíthető a nélkül, hogy az ország egész vasuti hálózata czélszerűen csoportosíttassék, s egységes elvek szerint, az ország közgazdasági politikájával párhuzamosan kezeltessek. Az államosításnak ez közvetlen célja, de épen ez azon indok is, a mely sürgetőleg követeli annak minél gyorsabb igénybe vételét. Ha megvettük

áldozattal a vágvölgyi vasutat, ha megvettük — és ez utóbbit az ország legvitálisabb érdekeinek szempontjából megvenni feltétlenül szükséges volt — szintén áldozattal a tiszavidéki vasutat, valóban nincs semmi ok arra, hogy a kamatbiztosítást tényleg igénybe vevő vasutakat, melyeknek megvétele semmi áldozattal nem járna, vagy megszerezzük, vagy a báttaszék-dombóvár-zákányi vasut példájára üzletbe vegyük. Az első erdélyi vasut tárgyalásainál lehetett látni, hogy a czimletek egyszerű kieserése még hasznot hozna az államkincstárra; hasonló volna a helyzet valószínűleg a többi garantírozott pályánál is, a melyek egy része még most is zavaros pénzügyi viszonyok közt tengődik.

De a közvetlen hasznon túl megadná az egyöntetű vezetés, a központi költségek leszállítása s mindenek felett az egészségesebb csoportosítás folytán nagyobb hatálylyal szolgált közgazdasági érdek előnye mindazon indokot, mely egy pár nemzetietlen tőzsdei irányzatú ujságíró lármájával szemben is elegendő volna ily nagyszabású művelet keresztülvitelére.

Különösen örvendünk rajta, hogy a tarifapolitika kérdésében is teljesen azonos álláspontot foglal el Tolnay ur felolvasásában az országos gazdasági egyesület emlékiratával. Valóban ez a legkényesebb pont, s ez igényli a legnagyobb kiméletet és figyelmet. Egész bátorsággal kimondja Tolnay ur azt a meggyőződését, hogy a differentialis rendszer és a refaktiák merev eltörlése sokkal több kárt, mint hasznot okozna Magyarországnak. E felfogást mi is teljes mértékben aláírjuk és helyesnek tartjuk. Bármily merev rendszer — már épen merevségénél fogva — határozottan ártalmas volna nekünk. Magyarország közgazdaságilag nincs még annyira unificálva, hogy ugyanazon mértékkel lehetne mérni mindenütt. És különösen fontos ezen rendszer fenntartása export-képességünk érdekében. Még hogyha ellenkezhetnék is az minden kigondolható rendszerrel; többet mondunk, még ha igaztalan, helytelen volna is, még akkor is fenn kell tartanunk, már csak azért is, mert versenyfeleink használják. Miért dobnánk el mi magunktól egy oly fegyvert, melyet használ az amerikai, a délorosz, a román buza, csupán azért, mert némely theoria szűk keretébe be nem fér? Ez bizonyára nem lehet a magyar vasuti politika feladata.

A mit mi kívánunk, és a mit Tolnay ur is kíván, — hogy gróf Károlyi Sándornak egy találó kifejezésével éljünk: a fluctuáló tarifapolitika. Nem az a mi bajunk a mai viszonyok közt, hogy a tarifatételek változnak és ingadoznak, hanem az, hogy a változás és ingadozás felette ritkán, majdnem sohasem történik a mi legfontosabb érdekeink kiméletével, hanem mindig az illető vasuti vállalatok egyoldalú pénzügyi érdekeik szempontjából. Legyen csak oly fluctuáló tarifapolitikánk; a mely minden pillanatban tekintetbe vegye a magyar gazdasági érdekeket, s azokat, esetleg pillanatnyi pénzügyi áldozatok árán istápolja, és mi bizonyára meg leszünk elégedve vele, és nem fogja szemünket sérteni, ha e czél a külföldi verseny nyomása alatt differentialis, vagy refactialis uton éretik el.

Tolnay urnak teljes igazsága van e kérdésben is. Azért, mert egyszer-másszor és ma talán gyakran, visszaélések elkövetésére bátorít fel e rendszer: azt mereven elítélni annyi volna, mint a példabeszéd szerint a fürdővízzel kiönteni a gyermeket is. Mi, a kik e gyermek istápolására vagyunk hivatva, ezt nem akarhatjuk; és csak örvendünk rajta, ha concluziónkat megerősítve látjuk a Tolnay ur tapasztalataival is.

György Endre.

Hazai szakirodalom. A vizügyi igazgatás kézikönyve. Irta Pólya Béla, Jász-Nagykun-Szolnok megye tisztii ügyésze. (Szerző sajátja. Kapható szerzőnél Szolnokon. Ára 1 frt.)

Szerző könyvének elején a vizügy történeti vázlatát kívánja adni s úgy hiszi, hogy annyi adatot nyújt, a mennyi tudomása szerint máshol összegyűjtve nem található. A munka ezen első része nemcsak relative a leggyöngébb, de absolute is gyenge s kétségtelen, hogy szerzőnek sokkal kevesebb adatról van tudomása, mint a mennyi egy — habár szerény hangú — könyv írójának megengedhető. Szerző a szakirodalomból — úgy látszik — leginkább csak a Tiszaszabályozásról megjelent művek egy részét, és azon felül a törvényeket ismeri; a szakirodalom többi része pedig ismeretlen előtte. E miatt azután történeti vázlata rendkívül hiányos, sőt az általa különben szövegükben ismert törvények hatását sem képes kellőleg méltányolni. Szeretett

volna a Dunaszabályozásról, a Ferencz- és Béga-csatornáról, a Sárviz csatornázásáról, a Rábaszabályozásról stb. írni s óhajtott volna ezeket történeti vázlatába felölelni, de nem volt azon helyzetben, hogy a vonatkozó adatokat kellőleg összeállithatta volna. Ez pedig tisztán a szerző hibája, melyet elkerülhetett volna, ha egy kicsit kutat s tárgyának több időt és tanulmányt szentel. Mindezen vizekről több irat, sőt könyv jelent már meg, hogy többet ne emlitsünk, a Dunaszabályozásról s az összes magyarországi ármentesítő társulatokról a közmunka- és közlekedési ministeriumnak vannak kiadványai; a Rábaszabályozásról is van hivatalos jelentés s erről szól Ujházy János főmérnöknek egy terjedelmes könyve is; a fentebbi csatornázásokról szintén jelentek meg kimerítő iratok s az alsó-magyarországi vizeknél hasonló eset forog fen és itt csak Képesy József Tiszaszabályozási főmérnök könyvét emeljük ki. Mindezen és egyéb könnyen megszerezhető adatok segélyével szerző sokkal jobb, sőt jó munkát nyújthatott volna. Így azonban csak a Tiszaszabályozás sokszor és részletesebben leírt történetét nyerjük szerző könyvében s az általa kellőleg nem méltathatott törvényeket. Ez utóbbiakra nézve csak egy esetet hozunk fel. Szerző teljesen következmény nélkülieknek tartja a múlt század azon törvényeit, a melyek a csatornázásra vonatkoznak. Ha csak egy kissé kutat, megtudhatta volna, hogy a múlt században kezdődött a Béga-csatorna építése s hogy a continens egyik legszebb és legnagyobb csatornájának, a Ferencz-csatornának 15·59 mértföldnyi régi része 1795—1801-ben építettett.

Ezen hiányos — bár elég terjedelmes — történeti bevezetés után szerző az érvényben álló törvényeket ismerteti. A munka ezen része elég jó és kimerítő s a törvények egyes szakaszainak csoportosítását is használhatólag eszközölte szerző. Ez utóbbi tekintetben ugyanis a könyv a törvényhozás, kormány, hatóságok, ezek közegei, társulatok stb. teendőit külön fejezetekben tárgyalja, illetve külön fejezetekben adja a törvények azon szakaszait, s részben rendeleteket is, a melyek azok teendőire vonatkoznak. Nagy előnyére vált volna azonban a könyv ezen részének, ha szerző az általa s fentebbi módon közölt törvénytövegek után megjelölte volna

azt is, hogy azon szöveg melyik törvény melyik §-a. E hiányt úgy látszik szerző is érezte s azért a mű végére, a vizi-ügyre vonatkozó törvényekre nézve betűsoros tájékoztatót csatolt. E tájékoztató azonban csak részben szünteti meg a fentebbi hiányt. A közölt rendeletekre nézve pedig óhajtott lett volna, hogy Jász-Nagykun-Szolnok megye levéltárán kívül, a ministerium levéltárát is tanulmányozza.

Egészben véve azonban a könyv utóbbi része — mint említettük — elég jó és elég jól használható s ezért maga a könyv is ajánlható különösen azoknak, a kik vizi ügyekkel kezdenek foglalkozni.

UJ KÖNYVEK.

- Boros Béni.** Vasutaink csoportosítása és a vasuti tarifák. Válaszok az orsz. magyar gazdasági egyesület által a vasuti szakértőkhöz intézett közlekedésügyi kérdésekre. Az orsz. magyar gazdasági egyesület által 1880. január 12-re összehívott közlekedésügyi enqueten előadta B. B. (Arad, Réthy L. és fia 8. r. 44 l.)
- Csánky Dezső.** Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos. a. (Weismann testv. 8. r. 40 l.)
- Deil Jenő.** Az italmérési jog gyakorlatát és a szesz és szeszkes italok árulását szabályozó miniszteri rendeletek 1876—1879. 2. bőv. kiadás. (Kassa, Maurer Adolf. 8. r. 30 l. Ára 50 kr.)
- De Gerando Antonia.** A munka történetének rövid vázlata. (Légrády testv. 8. r. 121 l.)
- Dobos Nep. Ján.** Kalauz az összes adó- és jövedék-ügyekben. (Kaposvár. Szerző. 8. r. 30 l. Ára 20 kr.)
- Fésüs György.** A magyar közigazgatási jog kézikönyve. A jogtanulók s egyéb vizsgálati jelöltek igényeire alkalmazva, rendszeresen egybeállítva. II. átdolgozott és bővített kiadás. (Eggenberger 8. r. XV. 454 l. Ára 3 frt 60. kr.)
- Grünwald B.** A törvényhatósági közigazgatás kézikönyve. 3 kötet 7 forint
- Herczegh Mihály.** A magyar magánjog mai érvényben. Az elmélet és gyakorlat igényeire való egyenlő tekintettel. I. köt. (Eggenberger. 8. r. 298 l. Ára 3 frt.)
- Herich Károly.** Keleti viszonyunk. Jogbölcészeti, társadalmi és történelmi tanulmány. (Franklin-társulat. 8. r. 235 l. Ára 1 forint 60 kr.)
- Hieronimi Károly.** A budapesti Dunaszakaszból szabályozása. (Pesti könyvnyomda-résztársulat 8. r. 101 lap 12 táblával.)

- E. Illés László.** A magyar ipar és az iparpártolás feladata. Állapotaink és teendőink az iparügy terén. (Arad. Aradi I. ált. ipartársulat. 8. r. 84 l.)
- Jelentés a kulturmérnökök által foganatosított és tervezett talajjavításokról az 1879. évben.** (Földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi ministerium. 8. r. 18 l.)
- Kastówszky János.** Az államszámviteltan kézikönyve, különös tekintettel a hazai és közözügyi számviteli rendszerekre. II. kiadás. (Rothbaum. 8. r. 238 l. Ára 3 frt.)
- Kautz Gyula.** Nemzetgazdaságtan IV. kiadás I. kötet. (Franklin-társ. nyomdája. 8. r. 348 l. Ára 2 frt.)
- Konek Sándor.** Magyarország és egyes törvényhatóságainak népese-
dési mozgalma. (Értekezések a társadalmi tudományok köréből. VI. köt. 1. sz. Akadémia. n. 8. r. 49 l. Ára 30 kr.)
- Keós Gábor.** A fuchsin a borászatban, felismerése s a vele rokonvegyek általában. A budapesti iparos ifjak együletében 1879. decz. 18-án tartott estélyen kísérletekkel illusztrálva. (Grill Károly n. 8. r. 15 l. Ára 20 kr.)
- Korizmiés László.** Nyilatkozata a gabnatermelés s növényművelési és állattenyésztési kérdések tárgyalásánál a közgazdasági értekezleten. (Különlenyomat a „Gazdasági Lapok“ 4. és 5. számából. Wilckens F. C. és fia nyomdája. 8. r. 14 l.)
- Korizmiés László.** Vizeink ügyében. Előadás az „orsz. magyar gazdasági egyesület“ jószágrendezési és vízhasználati szakosztályánál, 1879. decz. hó 14-én (Különlenyomat a „Gazdasági Lapok“ 1. és 2. számából. Wilckens F. C. és fia. 8. r. Ára 20 kr.)
- Kvassay Jenő.** Mezőgazdasági vízműtan. A m. t. Akadémia által a 3000 frtos Fáy-díjra érdemesített pályamű. Lecsapolás és öntözés 1 füz. (Ráth Mór, 8. r. 80 l. 170 ábrával. Ára 90 kr.)
- Mariska Vilmos.** Bélyeg- és illeték-szabályok. A legujabb időkgig terjedő törvények és kormányrendeletk szerint. 2-ik jav. kiadás. Franklin-társ. n. 8. r. 143 l. Ára 1 frt.)
- Ifj. Neumann Sándor.** Sorsjegyek és értékpapírok elárusítása részletfizetésre. (Zilahy Sámuel 8. r. 96 l. Ára 80 kr.)
- Salamon József.** Kolozsvár népese-
désének akadályai, javaslatok ezek elhárítására. (Kolozsvár, Stein János nyomdája. 8. r. 76 l.)
- Tergina Gyula.** Magyarország pénzügyi s közgazdasági állapotainak vázlatá 1458—1526. (Weismann testv. 8. r. 39 l.)
- Zichy Jenő gróf.** Emlékirat a magyar ipar fejlesztése érdekében. (Pesti könyvnyomda-részvénytársaság. 8. r. 66 l.)
- Keglevich St. Graf.** Unsere Eisenbahnen 1880. 8. r. Ára 20 kr.
- de Molinari,** L'Evolution économique du XIX^e siècle. —
Théorie du progrès 6 M.
- Rossi A.** Del credito popolare nelle odierne Associazioni cooperative. Ricerche e studio 4 M. 80 Pf.

- Kosub H.** Die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen und der unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen in finanzieller Beziehung. Handbuch für Eisenbahn-Beamte..... 9 M.
- Schlieff, Eug.** Die Verfassung der nordamerikanischen Union 9 M.
- v. Stein, Lr.** Der Wucher und sein Recht. Ein Beitrag zum wirthschaftlichen Leben unserer Zeit..... 4 M. 40 Pf.
- Marx E.** Etude sur les droits de la femme dans la faillite du mari... 3 M. 50 Pf.
- Duplessis C. D.** Du contentieux des contraventions en matière de contributions indirectes et d'octrois. Contenant les règles de la procédure relative à la recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions diverses etc. 5 M.
- Dernburg H.** Lehrbuch des preussischen Privatrechts und der Privatrechtsnormen des Reichs. III. Bd..... 12 M.
- Hervé-Bazin F.** Traité élémentaire d'économie politique. Contenant les principes généraux, l'étude de la législation économique et les statistiques officielles..... 4 M.
- Bever C. F.** Die Frage des Goldes und Silbers und ihrer Währungen, in populär-wissenschaftlicher Form erörtert. 2 M.
- Arendt O.** Die vertragsmässige Doppelwährung. Ein Vorschlag zur Vollendung der deutschen Münzreform. I. Die Unmöglichkeit der Durchführung der einfachen Goldwährung in Deutschland.
- Williams J.** Rights of common and other prescriptive Rights 16 M.
-

NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

IV. ÉVFOLYAM.

1880.

OKTÓBER—DECZEMBER.

IV. FÜZET.

A PANAMAI CSATORNA.

A francia tudományos akadémia m. 1880. évi június 26-án tartott ülésében tárgyalta a panamai csatorna tervezetét s tüzetesen megvizsgálván De la Guernerie jelentését, s tekintetbe vévén Lessepsnek a helyszinén személyesen eszközölt vizsgálatait: »elismerését fejezte ki a csatornai terv iránt s kinyilvánítá, hogy Türr tábornok és érdektársainak fáradozásai következtében az olyan, hogy kivihetőségéhez többé semmi kétség nem fér.«

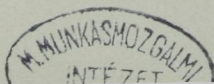
Amerikában a természet oly akadályokat emelt a hajózás elé, mint a minőket a suezi csatorna építésénél le kellett győznie Lessepsnek.

Már a spanyol uralom alatt, miután azon meggyőződésre jutottak, hogy Mexiko és Darien közt semmi természetes átjárás nem létezik, foglalkoztak különböző tervezetekkel egy létesítendő csatornát illetőleg, de azoknak kivitele még csak meg sem kísértetett.

Humboldt következőleg ír e tárgyban: »semmi magassági méretek, semmi helyszinelés nem történt soha a Darien-földszoroson; sem az indiai kormány levéltáraiban, sem másutt nem léteznek adatok, melyek egy tengerközi csatornára vonatkoznának.«

A Columbia köztársaság elnöke, Bolívar volt az, ki Lloyd és Falmore mérnököket megbizta a két ocean közt létesítendő csatorna-terv alapos tanulmányozásával. Ezen mérnökök közül az első 1830-ban tanulmányait közzétette a »Transaction philosophique de la société Royal de Londres« című folyóiratban.

A francia kormány Garella mérnököt küldötte ki 1843-ban a helyszinén teendő tanulmányozás végett; Garella 1845-ben



elég részletesen közölte tanulmányainak eredményét, melyben a panamai öbölből a limoni öbölíg a Cordillerákon keresztül hajók számára zsilipekkel ellátott csatornát hoz javaslatba, de ezen tervezetnél akkor a vasutépítést czélszerűbbnek találták. A kérdés tanulmányozói közt látjuk a német Wagnert is, majd 1875-ben az amerikai egyesült államok tengerészeti ministeriuma küldött ki egy bizottságot, mely Lull hajó-parancsnokból és Menocal mérnökből állott. Ennek feladata volt egy zsilipekkel bíró csatorna tanulmányozása, mely csatorna a limoni öböltől Panamáig lett volna készítendő.

Tétettek még több más pontokon is tanulmányozások, melyek közül legnevezetesebb volt a Selfridge hajó-parancsnok vezetése alatti, 1870-től 1875-ig.

Párisban 1875-ben tartott nemzetközi földrajzi congressus behatóan tárgyalta a tengerközi csatorna tervezetét, de miután a darieni földszorosról szóló adatok nem voltak elégségesek, nem mondhatott végleges ítéletet.

Ekkor vettem én kezembe a csatorna ügyét, s igyekeztem azt tehetségem szerint előrevinni. Lesseps Ferdinánd azon időben hozzám a következő levelet intézte:

La Chenaie par Vatan (Indre)

Le 12 Août

Mon cher Général et ami!

Je vous félicite de marcher en avant, c'est de cette manière que l'on réussit.

Le travail de la commission des Sociétés de Géographie se trouvera très-simplifié par votre initiative, car avant de l'avoir convoquée, nous ignorions l'obtention de votre concession et nous n'aurions eu plus tard d'autre proposition à faire que de commencer pour encourager les études que vous allez poursuivre.

Nous ne pouvions agir que théoriquement, mais puisque vous êtes en mesure d'agir pratiquement, vous êtes dans la meilleure voie. Si vous revenez avec un verdict favorable de la science, ce que je désire de tout coeur »forward.«

Tout à vous.

(Signé) Ferd. de Lesseps

Monsieur le Général Türr

Hôtel Chatam

Paris.

(La Chenaie par Vatan)

1876. aug. 12.

Kedves tábornok barátom!

Üdvözlöm önt előrehaladásában; ez a legjobb módja a sikernek.

A földrajzi társulat bizottságának munkálata nagyon egyszerűsítve van az ön kezdeményezése által, mert ennek összehívása előtt, nem birtunk tudomással arról, hogy ön kinyerte (Columbia államtól) az engedélyt, és később is nem tehattünk volna más indítványt, mint támogatni azon felvételi munkálatokat, melyeknek folytatására ön készen van.

Mi csak elméletileg működhetünk, de ön készen áll a gyakorlati uton haladni, tehát ön van a legjobb uton, és ha a tudománytól is kedvező ítéletet nyerend, a mit szivemből óhajtok, akkor »előre!«

Egészen az öné

Lesseps Ferdinand.

Türr tábornok

Hotel Chatam

Paris.)

Mindenek előtt a Lesseps levelében is érintett engedélyt a columbiai államtól megnyertem, s az elnökletem alatt megalakult társulat az előmunkálatokra szükséges pénzt beszerezvén, 1876-ban Wyse tengeri hajókapitány vezetése alatt különböző nemzetiségű mérnökökből álló bizottság indult a helyszínére.

Ezen bizottság következő tagokból állott:

Lucien N. B. Wyse hajóhadparancsnok, az expedíció parancsnoka.

Celler W. francia főmérnök, a műszaki tanulmányok vezetője.

L. Lacharme főmérnök, ki több évet töltött kutatásokkal ezen világrészben.

W. Brooks, angol geolog,

Gerster Béla, magyar mérnök,

G. Musso, olasz mérnök,

J. Sosa, amerikai mérnök,

Reclus A., tengerészeti tiszt,

Dr. Vigier természettudós,

Bixio O., kapitány, a bizottság titkára,

Miale, Bodouin, Barbier, mérnökök,

De Mirandol, Puydesseau, Giocanti, segédmérnökök.

Wyse, ki már ezelőtt is foglalkozott ezen világrészben kutatásokkal, a helyszínén két évig tartó tanulmányozás után a legkielégítőbb sikerrel tért vissza küldetéséből a zsilip nélküli csatorna tervére nézve.

A siker annyira teljes volt, hogy az 1879-ben Párisban tartott nemzetközi congressus ezen tervet elfogadta. Miután társulatunk Lesseps-sel megegyezett, hogy ő vegye kezébe a csatorna kiépítésének ügyét, Lesseps szakértő mérnökökkel az építendő csatornát személyesen bejárta és constatálta, hogy annak kivihetősége iránt semmi kétség nem foroghat fen. A suezi csatorna hossza 183 klm., került 495 millió frankba. A Panama csatorna 73 klm. hosszú, s kerülni fog 600 millió frankba, mert 30 klm. hosszban sziklán vezetendő keresztül. Lesseps nézete szerint legfeljebb 6 év alatt elkészülhet a csatorna.

Nem terjeszkedve ki a műszaki kérdésekre, ezuttal a csatornának csakis világforgalmi és kereskedelmi jelentőségéről akarunk szólni.

A suezi csatornán 1871-ben 1.142,000 tonna, 1877-ben 3.428,000 tonna, 1880-ban közel 4 millió tonna szállítmány vitetett keresztül, és így körülbelül 400 száztóli forgalom e kedés éretett el. Pedig ezen szállítmányi mennyiség alig viseli felét, a három fő nemzet — Anglia, Hollandia és Franciaország — összes forgalmának, mely országok összeköttetésben vannak azon földrészszel, hová az ut a suezi csatornán vezet át.

Ezen országok forgalma 200 száztólival növekedett, daczára az 1860-tól 1880-ig tartó válságoknak. Ezen tényekből tehát világosan kitűnik, hogy a suezi csatorna létrehozatala a forgalom fejlődését eszközölte mindazon országokban, melyeknek víziutul szolgál, valamint az is világos, hogy egy, az Atlanti és Csendes tenger közt létesítendő csatorna ép ily szerencsés és jótékony befolyást fog gyakorolni.

E célból elég csak megtekinteni a földabroszt. Az amerikai földszoros mint egy sziklafal emelkedik ki s választja el egymástól a világ két legnagyobb tengerét, az Atlanti és Csendes tengert, s ennek az a következménye, hogy ha például Havre, Liverpool vagy Newyorkból valaki Californiába vagy Sanfranciscoba akar menni, meg kell kerülnie Amerikát s meg kell

tennie 18,000 tengeri mértföldnyi utat, daczolnia kell 60 foknyi térfogatán a déli szélességnek a viharokkal és a Hornfok jegével; ha pedig az ezen utat tevő hajó vitorlás, két ízben kell kitennie magát az egyenlítő közelében sokszor hetekig tartó kétségbe ejtő szélesendnek.

Mindazon hajóknak, melyek Peruból, Chiliből, Boliviából, az egyenlítő mellől Guayaquil, Callao, Valparaisóból indulnak Európába, hasonlóan a Hornfoknál kell jönniök, hogy az európai piacokra hozhassák réz-, gyapjú-, cacao- és guano-szállitmányaikat.

Ha az ember Bostonból, Newyorkból, Havreből akar Japan, China vagy Ausztráliába menni, ismét csak a Hornfoknál mehet, ha csak nem akarja a suezi csatorna felé venni útját.

De miért hozzunk fel több példát, miután a dolog ugyanis mindenki előtt tisztán áll. A földszoros kőfala elzárja az utat, mely legrövidebb és legbiztosabb volna. De ezen sziklafal le fog döntetni. — Azon csatornán, mely ezen áttört sziklán fog menni, szabadon fognak a hajók közlekedni, és a mostani ut felével, vagy egy harmadával fog megrövidítettetni. Azt pedig, mennyi idő és költség kiméltetik meg ez által, fejtegetni felesleges, mert ez oly bizonyos, hogy axiomául vehető.

Részletekbe bocsátkozni most még e pontot illetőleg, és határozott számítást tenni lehetetlen; mert feltéve, hogy a számítás csak megközelítőleg is valószínű lehetne, a tények minden számítást megdönténének, s bebizonyítják, hogy a kiszámított megtakarítás sokkal alatta áll annak, a mit a tapasztalás fog eredményezni. — Ki merte volna az előtt husz évvel előre megmondani Lessepsnek, hogy az ő csatornája épen az által fog sikerülni, hogy a kevesebb költséggel járó vitorlás hajókat gőzösökké fogja átidomítani, és hogy jönni fog oly idő, midőn a szél, mely pedig semmibe sem kerül, többbe fog kerülni, mint a szén, a mely pedig elég drága.

Az amerikai csatorna tökéletesbiteni fogja azt, a mit a suezi megkezdett. A nemzetközi tengeri kereskedelem ez által annyira megkönnyebbítettik, hogy ez előtt nem is képzelt mérvű fejlődést fog nyerni. Hasonlóan fog fejlődni a különböző népek ipara. Ezek fel fogják dolgozni a nyers anyagokat, melyeket a kereskedelem nekik szállít, mindig olcsóbban és mindig növe-

kedő mennyiségben. Magok a tengeri hajók gépei is tökéletesbültni fognak a tervben levő csatorna megnyitása által, mint ez már tökéletesbült a suezi csatorna létrehozatala által. Egyébiránt a gőzgépek készítésével szorosan összefügg a kőszén és fémek ipara is; ha amaz halad, ez sem fog hátra maradni.

Az összetett vagy kettős cylinderú gépek által, melyeket az angolok Compounel névvel neveznek, sikerült elérni azt, hogy a gép óránként és egy lóerőt számítva, nem fogyaszt több szenet egy kilogrammnál, pedig azelőtt három kilogramm szükségeltetett, s ez az, a mi a gőzt olcsóbbá tette a szélnél, s egyúttal biztosította a suezi csatorna jövőjét, mely e nélkül nagyon bizonytalan volt.

Igy megértük azt, hogy a szállítási költség Marseille vagy Liverpoolból például Bombay, Calcutta, Sang-Haiba nem tesz többet 35 francnál tonnánként, holott az előtt 100 francba került, és így a gőzösök olcsón szállíthatják Európába nemcsak a fűszert, indigót, theát és selymet, hanem a cukrot, kávé, pamutot, rizst, bőrt, czint, olajtartalmú terményeket, szóval a fentebbieknél kevesebb értékű árucikkeket is, melyek azelőtt a vitorlás hajók szállítmányául tekintettek. Innen származik a kereskedelmi tengerészet gyökeres átalakulása, mely korunknak valóban meglepő megtakarítási tüneménye. Ezen tünemény nem valósulhatott azonban a nélkül, hogy panasz ne legyen ellene, mert minden haladás a tökély felé, okozója szokott lenni egyesek károsításának. De ezen haladás általában az összes emberiség hasznára válván, csak örvendenünk kell mindnyájunknak rajta.

Egész Közép-Amerika, körülbelül semmi biztos tengeri közlekedéssel nem bír mindeddig egyik Oceanon sem, Közép-Amerika, azaz Costa-Rica, Nicaragua, Salvador, Honduros, Guatemala, a tengerközi csatorna létrejötte által új életet nyernek, s felvirágzanak. Ezen országok vannak kiválóan hivatva a kávé, cacao, cukor, indigó, biborbogár (cochenille), pamut, rizs, balzsam, kaucsuk s több más efféle növények termelésére. Az ébenfa, ugyisintén a festőanyagot tartalmazó fák bőségben teremnek. A földalatti termények sokféle alakban találhatók. Vas, réz, ólom, arany, ezüst, drágakövek, kénkö, salétrom s több másnemű termékek nemcsak ismerve vannak, de műveltetnek is. — Mily

fejlődést nyernek mindezen különböző termékek iparai a tengerközi csatorna kiépítése által, mely egész Amerikát keresztül szelné!

Ezen csatorna az említett tartományok tökéletes átalakulását idézné elő, melyeknek semmi sem hiányzik, csak a könnyű közlekedési eszköz.

A panamai csatorna kiépítése által különösen Columbia, és vele a délamerikai köztársaságok, melyek a Csendes tenger felé fekszenek, p. o. Peru, Bolivia, Chili fognak legtöbbet nyerni Közép-Amerika államai közt; ők élvezendik leginkább az új út előnyeit, szállíthatván nyersterményeiket s kapván helyükbe gyári iparczikkéket.

Azonban bármennyire előnyös legyen is ezen emberi kezek által előállított új Bosporus Közép-Amerika államaira nézve, Észak-Amerika leend annak a legnagyobb haszonélvezője. A mint létre fog jönni a panamai csatorna, legnagyobb hasznát Észak-Amerika fogja annak érezni. Már most is bámulatba ejtik a világot hazai iparuk és külkereskedelmük óriási terjedelmével, de még nagyobb oka lesz a világnak a bámulatra, ha a tengerközi csatorna elkészül. Valamint az angolok, kik pedig a suezi csatorna létrehozatalának legnagyobb ellenzői voltak, ennek legtöbb hasznát veszik ma, mert a rajta közlekedő hajók 80 százaléka angol, úgy a tengerközi csatornán az amerikaiak fognak túlsúlylyal birni hajóik és szállitmányaik száma által és így leginkább az észak-amerikai hajók fogják megkeresni a Panama-csatorna előállítására szükségelt tőke kamatjait, hasonlóan, mint a suezi csatornánál, mely leginkább francia pénzből keletkezett s az angol hajók keresik meg a kamatokat és pedig oly busásan, hogy az 500 frankos suezi csatornai részvények 1200 frankon állnak.

A közgazdászati tudomány arra tanít bennünket, hogy a termények csak termények és gyári iparczikkék által cserélhetők ki, és hogy egyiknek haszna, soha sem válik a másiknak kárára. Azért az új csatornát úgy tekinthetjük, mint egy kaput, mely mindenki számára megnyílik, mint lerombolását azon akadálnak, mely az idők kezdetétől fogva akadályozta az emberiség nemesebb érdekeinek egyesülését. A kapu kinyílván, a népfajok közeledni fognak egymáshoz, a mint kölesönösen

érintkeznek és egymást jobban megismerik, a népek közössége bensőbbé, testvériesebbé válik s megtanulják az egymás iránti méltányosságot.

Sokat beszélünk a népek testvériségéről és békéjéről; ime itt van az ut, mely oda vezet; lerombolni az akadályt, melyet a természet a földgömb tengeri útja elé gördített. Ezen akadály ma még fennáll, de le fog omlani holnap. A népek kereskedelme és ipara követeli azt.

TÜRR ISTVÁN.

A MEZŐGAZDASÁGNAK ÉS KÜLÖNÖSEN EGYESÜLETEINEK VISZONYA A KORMÁNYHOZ KÜLÖNFÉLE ÁLLAMOKBAN.

Az alább következő sorok megkísérlik egy eredeti forrásból meritett rövid tanulmányban a czimben jelöltekről képet adni, de sem azt nem igénylik, hogy földünk valamennyi államáról tájékozást nyujtsanak, sem pedig azt, hogy a tárgyalt országok minden irányban kimerítő jellemzést nyerjenek. — Magában az utóbbiról köteteket lehetne írni; ezen szerény összeállításnak pedig, a melynek tárgya egy más irányban tett kutatás mellett vonta figyelmünket magára, egyedül az a czélja: lehető röviden képet nyujtani amaz egymástól fundamentaliter eltérő szervezetekről, a melyek mellett ellentétességük s különbözőségük daczára is sok államban a mezőgazdaság rendkívüli fejlődést ért el. — A jellemzések rövidségében csak ott fogunk kivételt tenni, a hol kitünő, vagy sajátságos és eredményében üdvös berendezést fogunk ismertetni.

Belgium.

(Összes területe 2,945,516 hektár, 5.336,185 lakossal.)

Rövid áttekintésünket alig kezdhethnők meg előnyösebb állammal. A kormány és az érdekelt gazdák kölcsönös együttműködése, talán sehol sincsen ily szerencsésen megoldva.

Külön mezőgazdasági ministerium nincsen, hanem a belügyministeriumban egy gazdasági osztály (direction generale) gondozza a gazdasági érdekeket. — Ezen kívül van egy mezőgazdasági főtanács (Conseil superieure); több tartományi mezőgazdasági bizottság (Commission

provinciales) és gazdasági egyesületek (Comices et sociétés Agricoles), melyeknek egyrésze hivatalos jelleggel bír.

A belügyministerium gazdasági osztálya központosít minden gazdasági érdekeket, hatásköréhez tartoznak: a gazdasági főtanács, a vidéki bizottságok, gazdasági és kertészeti egyesületek, kiállítások, gazdasági intézet, és kertészeti iskolák, ösztöndíjak, állatgyógyintézet, állatorvosi szolgálat, az összes állattenyésztés emelése, állategészségügyi rendőrség és minden, a mi ezzel egybefügg; birtokrendezés, a telkesítés, irrigatio és más mezőgazdasági törvények végrehajtása, erdősítés, községek segélyezése, élelmi szerek ár- és vásártügye, ösztönző államsegélyek, hasznos madarak megóvása.

A mezőgazdasági főtanács (conseil supérieure) 1834-től áll fenn s azóta 1845, 1850, 1859-ben némileg reorganizálva lett. — Szervezete következő: minden tartományi mezőgazdasági bizottság — ilyen pedig a kilencz tartományban kilencz van — két küldöttet választ évenként, ezeken kívül a király az összes tartomány tanácsi küldötteknek felét meg nem haladható számú tagot nevez ki, és így a testület tagjainak száma 27-et meg nem haladhat. — Az elnököt és a két alelnököt minden évi sessiora a király nevezi ki, kiknek oldalán egy állandó titkár van. — Jellemző, hogy ezen tanács elnöke rég időtől a kitűnő báró de Tornaco, állandó titkára pedig a belügyministerium gazdasági osztályának directora: M. Ronnberg.

A tanácsnak feladata a kormány által hozzá intézett kérdésekre véleményt adni; az általános érdek szempontjából a tartományi bizottságnak óhajait megvitatni, tagjainak saját vagy tartományaik nevében tett indítványai felett határozni.

A főtanácsi tagság fizetéssel nem jár, csakis utazás alkalmával fedeztetnek az utiköltségek. — Az ülések jegyzőkönyvei, valamint a főtanács munkásságáról a mezőgazdaság állapotáról szóló jelentések s általában a mezőgazdaságot érdeklő czikkek évenként a »Bulletin de conseil supérieur«-ben jelennek meg.

A tartományi mezőgazdasági bizottságok száma 9 és így Belgium mind a kilencz tartományában székelnek. A »district«-ekre osztott tartományok (van egy-egyben 9 és 16 között) a fennebbi bizottságba minden district-ből egy tagot küldenek oly módon, hogy a helybeli gazdasági egye-

sület két jelöltet terjeszt a király elébe, a ki ezek közül egyet kinevez. — És így valóban a tagok a különböző nevű és jellegű gazdasági egyesületek direct kifolyása. — Minden tartományi bizottság kiegészítő részét képezi egy állatorvos és egy titkár.

Feladatuk és hatáskörük: foglalkozni mindazzal, a mi a tartományukban a mezőgazdaság előmozdítására szolgálhat és erre nézve óhajtsaikat, vagy indítványait a kormányval közlik. A kormánynak és a helyi hatóságnak minden hozzájuk intézett kérdésre felvilágosítást adnak. A mezőgazdaság különböző ágainak emelésére vagy megvédésére hozott törvények vagy rendszabályok végrehajtásában segédkezet nyújtanak. — Hasonlót tesznek a gazdasági személyzet és állatok egészségügyében hozott rendeletekre vonatkozólag. — Évenként jelentést tesznek a kormánynak tartományuk mezőgazdasági állapotáról. Évenként legalább kétszer tanácskoznak.

A gazdasági egyesületek (Comices et sociétées Agricoles) a fennleírt rendszer végső ramificatiói, és mint ilyenek valóban benyulnak magába a népbe, a melynek jóléte előmozdítása az egész szervezet tulajdonképeni célja.

Belgium mind a 118 districtjének van egy gazdasági egyesülete, sectiója, vagy comitéje, csak a kisebbek társulnak egygyé, ellenben nagyobb districtusok többet is alkotnak. — Ezek között több rangu van, és hogy céljaikat még jobban elérhessék, némely tartományok központi egyesületet alkotnak, a hol az azt alkotó egyes districtualis egyletek »comités« nevet viselnek. A tagok száma 1876-ban 16,814-re rugott.

Céljuk: terjeszteni minden gazdasági javítást, a melyet a gyakorlat szentesített; az administratiót, minden a gazdaság céljaira hasznosnak véltről tudósítani; a tartományi bizottság megválasztásához hozzájárulni; a rendezett kiállításoknál, a végrehajtásnál felügyelni.

Az egylet vagy comité áll: területének tartományi bizottsági tagja és állatorvosából és magukból a meg nem határozott számú tagokból, munkásságát pedig a tagok között kiosztott számos gazdasági, és kertészeti hetilap — csak a főbbek száma 26 — és a sűrűn tartott kisebb-nagyobb kiállítások folyton résen tartják.

Röviden legyen itt megemlítve, hogy a gazdasági oktatás Belgiumban igen virágzó állapotban van. — Cureghemben állatgyógyiskola, Gemblouxban gazdasági intézet és kísérleti állomás, Vilvorde és Gantban gyakorlati kertészeti iskola van, mind a kormány által fentartva. — A kormány ezen felül az ország különböző vidékén a mezőgazdaságra, kertészetre és állatgyógyításra vonatkozó rövid cursusokat tartat, a melyekből csak 1876-ban 147 helyen tartatott 13,147 hallgatóval, összesen 1062 előadás. Mindez a helyi gazdasági egyesületek pártfogása mellett jött létre és a kormánynak összesen 7025 frankjába került.

A vidéki egyletek régen sürgetett óhajta, az elemi iskolákban a mezőgazdaság elemeinek tanítására vonatkozólag, teljességbe kezd menni.

Az állam mezőgazdasági kiadása 1875-ben 1,034,013 frank volt, a mely következőleg oszlott meg:

Leölt állatokért fizetett ár	272,066 frank.
Állategészségügy	121,762 »
Belföldi lófaj nemesítésére	48,340 »
Szarvasmarha-, juh-, sertéstenyésztés emelésére	36,660 »
Mezőgazdasági főtanács, vidéki bizottságok, egyletek támogatása, versenyek, könyv- kiadmányokra	186,995 »
Gazdasági tanügy	145,720 »
Telkesítési kiadások	39,255 »
Állatgyógyintézet	124,506 »
Brüsseli botanikus kert	53,250 »
A volt állami ménes hivatalnokainak nyugdíja	5,458 »
Összesen :	<u>1.034,013 frank.</u>

Dánia.

(A szorosan vett Dánia összes kiterjedése 3.823,600 hektár 1.903,000 lakossal.)

E síkföldű gazdasági terményekben dús és minden tekintetben mezőgazdasági ország ismeretes arról, hogy kis kiterjedése daczára, úgy cereáliákban, mint marhákban évenként igen sokat exportál.

Gyors fejlődésének jellemzéséül szolgáljon, hogy a bevétel levonásával: a tiszta export mezőgazdasági cikkekben 1867-ben 88.869,000 francot tett és már 1876-ban 154.678,000 francot ért el.

A mezőgazdaságra, az idézett számok által jelzett fejlettség daczára, a kormány tulajdonképen direct befolyást nem gyakorol. — A belügyministeriumban van két gazdasági osztály, az egyik kizárólag a sajátságos alapon rendezett igen pontos és megfelelő cataster nyilvántartásával foglalkozik és örködik, hogy az eladások és eldarabolásoknál a 24 osztályra osztott alap fönttartassék; a másik osztály pedig a többi gazdasági folyó ügyeket vezeti.

Ezen ügyekről valóban legjobb képet nyerünk, ha Dánia mezőgazdasági budgetjét figyeljük meg, a mely 1877/78-ra következő volt:

Királyi gazdasági és állatgyógyintézeti akadémia	161,460 franc.
A gazdasági egyesületek által szétosztott díjak a legkitünőbb állatokért	50,000 »
Ugyanazok által szétosztott díjak a legkitünőbbben és intensivebben művelt kis gazdaságokért	28,600 »
A »Landes« társaság által vezetett irrigatio, lecsapolás és fásítás fejlesztésére	16,000 »
Anyállatok kiállításainak látogatási költsége	3,000 »
A mezőgazdaság általános fejlesztésére	11,400 »
Nyugati Jütland fásítására	82,800 »
Állatorvosi tanács, állatorvosi subventiók és megölt marhák kárpótlása	14,400 »
Összesen	367,660 franc.

Ezen, aránylag csekély állami segély mellett, a mint fennebb láttuk, a dán mezőgazdaság csak a legutóbbi években is igen nagyon haladt.

A legfőbb tényező itt a még 1769-ben alapított dán királyi gazdasági egyesület, a mely a kormánytól teljesen független. — Három elnöke (az 1878-ban 880) tagjainak sorából lesz választva, közülök évenként egy kilép, a 36 tagból álló választmány 18 tagja a központon, 18 pedig a vidéken lesz választva, az utóbbiak a helybeli gazdasági egye-

sületek által. — Minden tag mintegy 29 franc évi tagsági díjat fizet és az egyesület lapját díjtalanul kapja.

Az egyesületnek 420,000 franc tartalék - tőkéje van, évi kiadása mintegy 43,000 frank, melyhez a kormány 4,600 frankkal járul.

Működési módja és eszközei a következők:

1. Ülésein tudományos és napi kérdéseket tárgyal.
2. Mezőgazdasági és természetiudományi munkák kiadását elősegíti, azokat a gazdák, parasztok, gazdasági tanoncok és községek közt szétosztja.
3. A tejgazdaság legjobb módját ismerteti, a legjobb állatgyógyítási recepteket terjeszti. A gazdaság ágaiban speciális ismeretekkel bíró férfiakkal az országot beutaztatja és taníttat.
4. Kísérleteket, vegyi elemzéseket, a mezőgazdaságot érdeklő kutatásokat eszközöltet.
5. Elméleti és gyakorlati tanulmányok céljából tett utazások költségét viseli.
6. Gazdasági tanulókat (inasokat) szerződtet elismert jó mező- és tejgazdaságokban.
7. Kapcsolatot képet a különböző (összesen 70) gazdasági egyesületek között és az évenkénti három nagy gyűlést szervezi.
8. Fejleszti a gazdaságot az éjszaki coloniákban.
9. A exportot támogatja (nagyon áldásos volt az élő állatok Angliába való kivitelének kezdeményezése).
10. Minden, a gazdaságot érdeklő kérdés felett a kormánynál jelentést tesz.

Ezen kívül egy külön 30,000 franc tőkével bíró, a mely a tagok önkéntes adakozásából gyűlt és a melynek kamatai elegendők négy fiatal ember nevelésére a gazdasági akadémián, a kik azután gazdasági iskolai tanítók lesznek.

A dán Landes társaság 3204 taggal Jütland turfamoscsáros (Landes) vidékének reclamálását célozza s a kormány kiváló támogatásában részesül.

A General Classen fidei commiss. — Classen tábornoknak 1789-ben tett s ma fekvőségeken 3 millió franc értékű alapítványa kamatainak egy része a mezőgazdaság eme-

lésére lesz fordítva, nevezetesen a Noesgaardi földműves-iskola, utazások és társulatok támogatására.

Ezenkívül 70 vidéki helyi gazdasági egyesület van, melyből évenként mintegy 62, különösen állat-kiállítást, versenyt rendez; tagjaik száma 150 és 900 között változik. Az évi tagdíj mintegy 5 és $\frac{1}{2}$ franc, a kormány bevételeik arányában adott díjakkal segélyezi.

Mint már említve volt, minden három évben más-más városban egy általános mezőgazdasági congressus tartatik, melyet a királyi gazdasági egyesület rendez.

Célja az 5 napig tartó congressusnak tanácskozásokat tartani, gazdasági termény-, állat- és [eszköz]-kiállítást és versenyt rendezni, kitűnő gazdaságokat látogatni. Az 1875-ben Viborgban tartott congressus költsége 175,000, bevétele pedig 149,700 franc volt. — A kiosztott díjak 23,000 francra rugtak, melyhez a kormány 10,000 frankkal járult, ezenkívül 3,200 franc értékű érmek osztattak ki.

A mennyiben Dánia erős gazdasági exportja mellett nem a föld tökeértékét akarja kivinni, hanem csak ennek kamatját, így kénytelen marhái számára évenként nagy mennyiségű ápanyagot, földjei számára pedig trágyát importálni. — Így 1876-ban 19 millió kilogramm olajpogácsát, 35 millió kilo. korpát, 50 millió kilo. kukoriczát importált. Ugy ennek, mint a gondosan vegyileg ellenőrzött concentrált trágya-anyagok behozatalára az ország minden részére számos társulat áll fenn. — A vizsgálatot úgy a fennirt tárgyakra, mint a mag-neműekre, két szigorúan működő kísérleti állomás végzi.

A gazdasági tanügy Dániában már 1801-ben vette kezdetét, az állatgyógyintézeti cursus már előbb 1773-ban. A fejlődés több fokán átmenve, 1858-tól fogva Kopenhága mellett egy külön akadémiát építettek, a melyben a gazda, az állatorvos, a gazdasági mérnök és geometer, 1863-tól pedig az erdész is, végre a kertész teljes kiképzést nyer. — Az akadémia élén egy igazgató áll, a ki mellett hat, a kormány által kinevezett nagy földbirtokosból álló Commissió működik.

A többi kisebb gazdasági iskolák közül megemlíthetők az odensee-i, a lyngby-i és tune-i, melyekben a cursus rendszeren egy évig tart.



A tulajdonképeni földműves iskolák Dániában nem sikerültek. — E helyett van Dánianak egy igen sajátos és általuk eredményében igen üdvösnek elismert intézménye, ez a mezőgazdasági tanoncz- vagy inasok alkalmazása. A kezdet 1820-ban történt a királyi társulat által 12 jó gazdaságban 3 évre kötelezetten elhelyezett 12 paraszt fiúval, 1877-ben már, 57 évvel később, a társulat ellenőrzése alatt 126 tanoncz volt 75 gazdaságban.

A társaság által elhelyezett tanonczok, — kiket a gazda minden gazdasági munkában köteles tanítani, dolgoztatni, és kiket a társulat téli estékre könyvekkel lát el s haladásukat ellenőrzi — igen keresettek és a gazdák szállás és ételmezés mellett a fiatal fiuknak szívesen fizetnek első évben 45, második évben 51 és harmadikban 57 forintot. o. é. — A társulat a legritkább esetben csalogódott és a felszabadult tanonczok még keresetebbek, közülök sokan tisztességes állásokat töltenek be, vagy jómódú és ügyes gazdák lettek.

Anglia.

A legpregnansabb képét nyújtja a mezőgazdaság magán, egyéni associatio útján való magas fokú emelkedésének, a nélkül, hogy a kormány valaha valamibe beavatkoznék, segínyt vagy támogatást nyujtana. — Angliában nincs mezőgazdasági ministerium, sem semmi nyoma a bármely természetű beavatkozásnak a mezőgazdaság ügyeibe. — Nincsenek állami ménesek, nyájak, gulyák, nincsenek állami gazdasági intézetek vagy iskolák. — Az általános elv, a mely szerint a köztörvények oltalma és a szabad verseny szárnyai alatt mindennemű foglalkozás a saját erején álljon és haladjon, itt is alkalmazva lőn. A nagybirtokosok politikai állása a kormány tanácsában elég befolyást biztosít; ezeknek nagy vagyona, a bérlők szorgalma a mezőgazdaság érdekét megőrzi.

A kormány a mezőgazdasággal csakis az ugynevezett »Comission of Enclosures« hivatalával érintkezik, és itt is csak annyiban, hogy a művelés alatt nem levő földek annak átadassanak, s hogy ezek a közhasználat és közjóra javitassanak, reclamáltassanak és hogy a majoratus

és az ususfructus ezen országában az illető felek érdekében és kérésére, a határszabályozó földcserék biztosan, törvényesen és olcsón hajtassanak végre. — Ezen cserék évenként 2500—4000 hectárra és 4—5 millió forint értékére rugnak. Ugyancsak ezen comissió áll az élén az érdekelt felek által fizetett, néha egy egész folyó rendszer [területének drainirozását] célzó munkáknak, hogy azok hiba elkövetése nélkül és az egész terület egységes hasznára hajtassanak végre.

A mezőgazdaság tulajdonképeni hatalmas emelői: a szabad, a kormánytól teljesen független, segélyével nem élő társulatok, és ezeknek élén az angol királyi gazdasági társaság (Royal Agricultural Society).

Ezen társulat 1838-ban alapítva, jelen nevét 1840-ben vette fel, midőn az angol törvények értelmében mint »közhasznú társulat« incorporáltatott és megkapta a királyi »Chartát«. A politikát minden irányban kizáró társulatnak chartája szerint az angol mezőgazdaság általános emelésére következő teendői vannak:

1. Adatokat gyűjteni mezőgazdasági publicatiókból, a melyeknek haszna a gyakorlat által igazolva lett.

2. Levelezni gazdasági, kertészeti és más tudományos társulatokkal bel- és külföldön, és így mindazon adatokat gyűjteni, a melyek a társulat ítélete szerint a földművelés emelésére szolgálnak.

3. Megfizetni egy vagy más gazdának az azon kísérleteknél netalán szenvedett kárt, a melyet a társulat adatainak gyakorlati megkísértése mellett szenvedhetett.

4. Serkenteni tudományos férfiakat kutatásaikban a gazdasági gép és eszköz készítésénél; gazdasági épületek, munkásházak építésénél, a gazdaság érdekében tett vegytani kísérleteknél, a káros rovarok és fűvek pusztításánál.

5. Ember vagy állat táplálására alkalmas új magok vagy tápanyagok felfedezésére serkenteni.

6. Gyakorlati információt szerezni és gyűjteni, az erdők, gazdaságok adminisztrációjáról és más mezőgazdasági kezelésről.

7. A földművesek neveltetését előmozdítani.

8. A marha-, juh- és sertés-gyógyítás haladását előmozdítani.

8. Az időnként (évenként) tartott nagy gyűléseken a legjobb rendszerű gazdálkodást és marhatenyésztést díjakkal serkenteni.

10. Fejleszteni a munkások jólétét és őket házuk, kertjük jobb karban tartására ösztönözni.

A társulat jelszava »gyakorlat tudománynyal« és a mint látni fogjuk, jelszavának meg is felel. De jelenleg vessünk egy rövid pillantást organisatiójára. A társulat tagjainak száma nem határolt és következőkre oszlik:

1. Kormányzó tagokra, kik egész életükre 500 frt fizetnek.

2. » » kik évenként 50 » »

3. Rendes tagokra a kik egész életükre 100 » »

4. » » a kik évenként 10 » »

5. Tiszteletbeli tagokra.

1877-ben állott a társulat:

81 élethossziglani kormányzó tagból.

74 évenként fizető » »

2280 élethossziglani rendes » »

4182 évenként fizető » »

17 tiszteletbeli » »

6634 tagból összesen.

A Charta három nagy gyűlést ír elő, egy bárhol tartandó nagy gyűlést; egyet decemberben és egyet máj. 22-én Londonban, a melyen az összes tagok évenként teljesen szabadon választhatják bármely nevezetű tagjaik közül az elnököt, a (12) alelnököt, kik, mint látni fogjuk, fontos adminisztratív munkát végeznek; valamint az 50 tagból álló, évenként 25 taggal újitott »tanácsot«, a mely tanács az elnökkel függetlenül vezeti a társulat ügyeit. A tanácsüléseken a »kormányzó tagok« csak szóval és nem szavazattal bírnak.

Pénzügyeire nézve:

1841-ben összes jövedelme 60,180 frt, kiadása 34,930 frt volt,

1877-ben » » 63,660 » » 58,670 » »

ugyancsak 1877-ben tőkésített vagyona 303,260 frtra rugott, melynek $\frac{6}{7}$ része állampapírokba van fektetve.

A »self government« emez országában mindig találkoznak számos művelt, tanult, munkás és vagyonos férfiak, a kik hazájuk érdekében szívesen dolgoznak, ilyen a tizenkét alelnök,

a kik egyenként a következő főbb állandó Commissio élén dolgoznak:

1. A pénzügy.
2. Az állatválasztás.
3. Az állatdíjak.
4. Gépek és eszközök.
5. Évi kiállítás.
6. Az évi kiállítás épületei stb. szerkesztése.
7. Vegytan.
8. Botanika.
9. Állatgyógyítás.
10. A szaklap.
11. Nevelés.

A z e l n ö k, ki csak egy évig viselheti hivatalát és három év leforgása előtt újra meg nem választható, valamint az al-elnökök valóban az ország színe-javából, a királyi család és az ország első nemzetségeiből, a tudomány és gyakorlat legkitünőbb embereiből választatnak.

Fizetési hivatalnok a az egyesületnek egyedül a titkár, a ki a lap szerkesztője is, ezenkívül csakis az esetről esetre tudományos investigációval megbízott tudósok lesznek munkáikért fizetve.

Működésének ismertetését legcélszerűbben két részben tehetjük, a jelszó adta két fogalom szerint, melynek elsője:

A g y a k o r l a t.

Évenkénti kiállítás. — Fejlődését legjobban jellemzi, hogy az 1840-ben Cambridgeben tartott első kiállításon, melynek géposztályáról az akkori jelentés azt mondja, hogy: »kétségkívül ily páratlan tárlat soha egy versenyen sem volt,« összesen 32 gazdasági gép- és eszköz-kiállító volt, holott 1870-ben Oxfordban 359 gyáros 7,851 tárgyat állított ki, a mely a katalógusban mind le volt írva.

Az állatkiállítás, a melyen 1839-ben mintegy 100 darab volt, 1862-ben 2000-el emelkedett. — Természetesen az elfoglalt terület is így növekedett, mert míg 1841-ben $2\frac{8}{10}$ hektár volt kiállítási térnek bekerítve, addig 1877-ben Liverpoolban a beke-

ritett terület 28 hectárt tett, és e sorok írója, ki a liverpooli kiállítást a helyszínén tanulmányozta, bizonyíthatja, hogy egy talpalatnyi tér sem volt felhasználatlanul.

A fejlesztő haszna ezen kiállításoknak a mezőgazdaság minden terén növekvésökkel egyformán haladt; míg 1853-ban 36 ezer ember látogatta, addig 1869-ben 189 ezer embert nézte meg. — (A látogatottság foka ugyan összefügg a város és vidékkel, a hol tartatik.) Harmincznyolcz éven át a költség 30 évben haladta meg a bevételt, variálva 3,460 forinttól egész 45,760 forintig, 8 évben a bevétel 4,480 frttól 91,530 forintig.

Ezen az eszközök és gépekre vonatkozólag tartott kiállítások és versenyek classikus földén fejlesztetett vagy született a világ által adoptált számtalan mezőgazdasági gép: ekék, hengerek, kapálok, sorvetők, a locomobile, a gőzcséplő, a gőzeke s a számtalan állati eledelt előkészítő gép.

A szakértők és a társulat consulens gépészmérnöke által szigorúan vezetett versenyek a gazdaközönség teljes bizalmát nyerték meg, és bár a versenyek ma számos, mintegy tökélyét elért gépekre vonatkozólag ritkábban tartatnak meg, még mindig fennállanak, különösen a gőzeke, kettős ekére, gyökönvény aratókra, aratógépek, helyváltoztató eszközökre és több másra. Az egyesületnek, — nem tekintve a privatusok roppant költségét, a versenyek az utóbbi években átlag 20 ezer forintba kerültek.

Mellőzve a gépek kitünő felosztását a versenyeken, térjünk át —

Gazdasági állatok kiállítására. — Bárha a szarvasmarhák nál, a kiállítás csak a tenyész-anyagra szorítkozik, mégis úgy szarvasmarhára, mint a lóra, sertésre és juhokra nézve el lehet mondani, hogy ama hires fajok, a melyek ma világszerte ismeretesek, a kiállítási versenyek befolyása által nyerték jellegük meghatározott és végleges megállapítását. 1839-ben a lovakra csak három, a szarvasmarhákra három (Durham Hereford és Devon) juhra két (Leicester és Southdown), sertésre épen csak egy osztály szerepelt a kiállításon. — A változó kiállítások helyi érdeke a fajokat felismertette és már 1862-ben 9-féle ló, 14 faj szarvasmarha, 14 faj juh, több faj sertés kétségbevonhatlan typicus jelleggel szerepelt a Batterseai

kiállításon, melynél gazdagabb állatkiállítást e sorok írója soha sem látott.

1870-től fogva egész gazdaságok 8 különféle nagyságban versenyeznek évenként, a legjobban és legjobb eredményyel vezettetnek kitűzött díjáért a társaságnak, melynek hatása már is érezhető.

A gyakorlati tevékenység fönnt leírt eszközei tehát azok, a melyekkel a királyi egyesület évről évre hat, emelvén a mezőgazdaság jövedelmező képességét minden irányban.

A tudomány.

A jelmondat másik fogalmának következő módon igyekeznek eleget tenni:

A társulat vegytani osztálya, különösen mióta a társulat a mesterséges trágya, továbbá a tápszerek analysiseit rendszeresen közzé teszi, egyike a legfontosabbaknak.

A »consulens vegyész« feladata:

1. A társaság tagjainak, kiknek a megvizsgált tárgyaknál gyártás vagy eladási érdekek nincsen — szabott és olesó áron talaj-, kő-, trágya-, táp- és hizlalási anyagokat analysálni. Az árak egy 16 pontban álló sorozatban szabatosan vannak meghatározva.

2. A vegyi commissionak minden alsóbb vagy hamisított minőségű megvizsgált tárgyról jelentést tenni (hogy az közölhető legyen).

3. Ugy a mezőn, mint a laboratoriumban a kísérletek és investigatiokat vezetni.

4. Mindazon tárgyról, a melyet a vegyi bizottság szükségesnek lát, a társulat »Journal«-jában, vagy másutt jelentést, tanulmányt írni.

E berendezés valóban életre való, a közönség használja, jól működik és az anyagok hamisítását hatalmasan gátolja.

A harmadik és negyedik pontban jelzett munkákra a bizottság külön 2000 frt szánt évenként és a kutatások és kísérletek eredménye a »Journal«-ban jelenik meg.

A botanika bizottsága a társulat tagjainak expertje által, olesó szabott áron, valóban mint »Magkisérlő« állomás szolgál, azonkívül a hasznos és káros fűvek, a parasyták meg-

határozásánál tesz szolgálatot. — A consulens expert itt nem más, mint Caruthers úr, a »Brittish Museum« botanikus őre, a ki egy idő óta a zoológikus felvilágosítás és expertiseket is végzi a társulat számára.

Az állatgyógyítás terén az illető bizottság a tagokat szabott díjért szolgálja ki állatorvosa által, sőt Londonban a Brown intézetben az állatokat mérsékelt díjért felvéteti, ezen kívül magában a gazdaságban is specialis vizsgálatokra kész.

A királyi gazdasági egyesület közlönye a »Journal of the Royal agricultural Society« évenként kétszer jelenik meg 6—700 lap tartalommal és több változáson átmenve, ma a kiállítási és társulati jelentéseken kívül oly kimerítő egyes tanulmányokat közöl, melyeket sehol sem mulnak felül.

A mezőgazdasági nevelés kérdése évről évre jobban foglalkoztatja az egyesületet és különösen a többrendbeli vizsgák és díjakkal hat legüdvösebben a középosztály és a már végzett fiatal állatorvosokra.

Ez lenne tehát a képe a világ legkiválóbb, bár nem legrégibb gazdasági egyesületének, a mely a kormány teljes passivitása mellett is a mezőgazdaságot 40 év óta oly annyira emelte.

Ezen kívül Anglia és Wales minden megyéjében (néhol egynél több) helyi egyesület is van, a mely mind évi kiállítást és versenyt rendez és képviseli, előmozdítja a helyi érdekeket.

Skócia.

Viszonya a kormányhoz egyező Angliáéval, de valószínű, hogy a világ ezen legjobb földmívelő nemzetének nagy gazdasági egyesülete érdekeit még jobban gondozta, mint Anglia.

Az első gazd. egyesület »A haladás barátainak egylete« 1723-tól 1745-ig állott fenn és különösen a föld javításának legjobb módjával foglalkozott.

A második »Edinburghi társaság« 1755—1765. a tudomány, ipar fejlesztése mellett a mezőgazdasággal is foglalkozott, mignem 1783-ban megalakult a harmadik, az ugynevezett »Felföld egyesülete« (»Highland Agricultural Society«), a mely ma már virágzó életének 93-ik évét éli. — Kez-

detben a kormány által segélyezve volt és részben ennek köszöni a ma már 700,000 forintra rugó tőkéjét. — Működése az angol társulaténál még szélesebb körű, csatornák, utak, régi regale kérdések rendezése, az emigratio, halászat, cataster, lecsapolások, ásvány és földtani kutatások, mezőgazdasági statisztika, egy nagy muzeum megteremtése tartoztak és tartoznak működési köréhez. — Évenként meghatározott, tisztán gazdasági kérdések feletti munkákra díjakat tűz ki — 1822-től 1877-ig 50 nagy kiállítást és versenyt rendezett, melyek utolsóján a kiosztott díjak 27,140 forintra rugtak. — A nevelésre különös gondot fordít, és előző előadásokat nem említve, a társulat befolyása hozta létre 1790-ben a mezőgazdaság tanszékét az Edinbourghi egyetemen s azóta is más hathatós eszközökkel működik közre.

De a mi a skót egyesületet legjobban megkülönbözteti angol testvérétől, és a mely a mezőgazdaság emelésének legnagyobb emeltyűje volt, az, a gözeke-társulatokat is beleértve, a ma közel 350 apró helyi sarj-egyesület, a melyet ő a központból a gazdasági munka és termelés minden részére kiterjedő díjakkal serkent, a melyek, társulva a nagy társulat mindenütt hatásban levő szabályaival, a haladást bizonyos egyenlő versenyalapon mozditják elő.

Irland.

Mint Anglia és Skótiában, úgy Irlandban a kormány tökéletesen távol áll a mezőgazdasági ügyektől és viszont ez tökéletesen független attól. — Csak egy idő volt, midőn a negyvenes években a burgonya-éhínség alkalmával néhány kísérleti gazdaság és iskola állittatott.

Ma az iniciativa és a gondozás két nagy társulat kezében van.

Az egyik a »Dublini királyi gazdasági egyesület« (Dublin Royal Agricultural Society) 1731-ben a mezőgazdaságnak és az alkalmazott tudományoknak terjesztésére alapítva. — Dublin nagy helyiségeiben négy kiállítást tart évenként, és már 1851-ben, tehát az első londoni kiállítás előtt, három nagy ipar- és gazdasági kiállítást rendezett.

A másik az 1841-től fennálló »Irlandi királyi gazdasági egyesület« (Royal Agricultural Society of Ireland)

a mely kiállítások rendezése, kitűnő alapszabályainak érvényesítése, 24 véle egybeköttetésben álló vidéki társulat serkentése által valóban sok és nagy szolgálatot tett a mezőgazdaságnak. A két társulat bizonyos fokú egyesülése, mely által még nagyobb tőke felett rendelkeznek, a jövőben még üdvösebb hatást enged remélni.

Az éjszakamerikai egyesült államok.

(Terület 9.333,680 □kilométer, jelenleg 50 millió lakossal.)

Láttuk, hogy egyrésről Belgium példányképe az állami üdvös beavatkozásnak a mezőgazdaság előmozdítására, másrésről Nagy-Britannia tökéletes mintaképe a nem beavatkozásnak, a mely a mezőgazdaságot semmi néven nevezhető segélyben nem részesíti, mindent a szabad társulásra és az önmagán való segítésre bízván.

Lássuk most röviden, mit tesznek az egyesült államok központi kormánya és magok az egyes államok.

És valóban ez érdekes és sajátágosan nagyszerű látványt nyújt. — Tanulmányaink folytán nem találkoztunk egyetlen egy állammal sem, a melyben lakosai számához mértén a mezőgazdaság emeléseért annyi történnék és a hol a kormány oly karöltve és mintegy összeolvadva az egyes társulatokkal, annyira gondozná a gazdaság érdekét, mint éppen e szabad, és látszólag mindenben az individualis erő kifejtésre utalt angol-szász köztársaságban.

Hogy rövid jellemzésünk sikeresebb legyen, meg kell említenünk, hogy eltekintve az Unio washingtoni központi kormányától, az Uniót képező mintegy negyven külön államnak, melyek közül több egy egész európai állam kiterjedésével és százon felüli megyével bir — belügyeire nézve egészen szabad önkormányzata van, saját törvényhozó testülettel, saját kormányzóval.

E szerint a gazdaságot emelő tevékenység is két részre osztható: az egyes államokéra és a központi kormányéra.

Az egyes államok tevékenysége abból áll, hogy a mintegy 40 állam mindenikében gazdasági egyesületek állanak fel, melyeknek legnagyobb része a törvényhozás által incorporált, állami segélyben részesülő és »állami« címet viselő. Ugyancsak a legtöbb államban ezenkívül állami kerté-

szeti egyesületek is vannak, több államban tejgazdasági és néhányban állami gyapjutermelők egylete is van.

Ezen kívül az egyes államok districtusaiban, továbbá megyéiben százakra menő egyletek működnek kisebb vagy nagyobb mérvű egybeköttetésben az egyes állami központi egyesülettel. Ezen nagy állami gazdasági egyesületek legrégibbe az 1791-ben alapított »New-York State Agricultural Society«, a melyet az állam legislaturája 1819-ben »Állami gazdasági tanácscsá« változtatott, és daczára az időközben beállott többrendbeli változásoknak, mai napig ama — az óta megújított — törvény állapítja meg a most ismét Egyesület nevet viselő társaság viszonyát az államhoz. — Ezen viszony szerint a törvényhozás évenként bizonyos összeggel segíyezi a társulatot, a mely azt ismét az egyes megyebeli társulatok között osztja ki az általuk aláírt összegek mértéke szerint. — Ezért a megyebeli egyesületek tartoznak évenként jelentést tenni az állami egyesületnek, a mely ismét egy összefoglalt jelentést tesz a törvényhozásnak.

Még szorosabb viszony áll fenn a »Massachusetts State Board of Agriculture« és a kormány között, a melyet egy districtualis egyesület, a Norfolk gazdasági egyesület hozott létre 1851-ben. Az említett társulat meghívására az államban levő gazdasági egyesületek küldöttei összegyültek és »új rendszabályok felett tanácskoztak gazdasági közös érdekeik, és a gazdasági nevelés előmozdítására«. Az ekkor általok magán uton létrehozott gazdasági tanács 1852-ben »állami tanácscsá« incorporáltatott, mely szerint az állam kormányzója tagja lett a tanácsnak, továbbá minden, a kormány segélyében részesülő megyei gazdasági egyesület a tanácsba egy tagot küldhet, kinek hivatala 3 évig tart. Ezenkívül a tanács az államkormányzóval egyetértve három tagot szabadon választ, végre hivatalból tagjaivá tettek a másod kormányzó, az államtitkár és az állami gazdasági akadémia igazgatója.

Látjuk, hogy itt már nem egy állami egyesülettel, hanem állami tanácscsal van dolgunk, de a mely a mezőgazdasági társulatok által saját érdekekben lett mintegy provocálva, és a melynél a döntő hatalom az egyes megyei egyesületek küldötteiben, a tanács független tagjaiban van.

És valóban Massachusetts államban mióta a tanács fennáll nem az államtitkár (Secretary of State, tulajdonkép mintegy az egyes állam belügyminisztere) viszi az állam gazdasági ügyeit, hanem az állam székhelyén Bostonban lakó titkára a gazdasági tanácsnak. Ezen kívül az ő feladata az egyes társulatok jelentéseit feldolgozni, a mely évi jelentések (4—600 lap) 1852-ben 3000 példányban, ma már 10,000 példányban nyomatnak.

És így e tanács a kormány kiegészítő része lett, a nép bizalommal fordul hozzá és központi egyöntetű eljárása, az egyes gazdasági egyesületeket versenyző tevékenységre indította. — Hivatala saját népének, más állambeli és külföldieknek folyton nyitva áll, titkára pedig a bel- és külföld hason társulataival folytonos levelezésben van és így folyton lépést tud tartani a haladással.

Forrásainkból összesen csak 26 ily nagyobb egyesületet ismerünk közelebbről, a melynek csak kis része változott át »tanácscsá«, hanem a legtöbb államban ily tanács létrejöttét initálta, önmaga is megtartván saját működési körét.

Ezen működési körnek legfőbb jellemzője az illető állammal való folytonos összeköttetés, a mely kivétel nélkül pénzsegédelmet is nyújt; továbbá a districtuális és megyei százakra menő apróbb egyesületekkel való összeköttetése, az évenkénti nagy kiállítások és versenyek rendezése, melyeknél például az ország belsejébeli Michigan társulat évenként 40 ezer forint díjat oszt ki; egy kertészeti egylet pedig a Massachusetts-i saját 500,000 forintba került kiállítási épületében fennállása óta több mint 160,000 forintot adott ki díjakban; egy másik egyesület húsz év alatt több mint 600,000 forintot, egy harmadik 300,000 forintos épületében fennállása óta 276,000 forintot adott a kiállításain és versenyein győzteseknek.

A kiállítások és versenyek fejlesztő hatásán kívül, iskolák, kísérleti gazdaságok, vegyészeti állomások, a különböző időben megjelenő számtalan nyomtatványok, a 4—600 lap terjedelmű évi jelentések, gyűlések, felolvasások segélyével igyekeznek a gazdaság ügyét emelni.

Az Unio mezőgazdasági producenseinek érdekét kezdetben a szállító társaságok, ma már minden irányban, az ipar és a törvénykezés terén is leghatalmasabban védő társaság a

szabad kömivesek szervezete szerint alakult »Grange« (annyit tesz, mint: major, vagy tanya) társaság, a mely 18 ezer rendes taggal és fiókjaiban 2 és fél millió affiliált taggal bir. Tulajdonképeni központja a mezőgazdasági nyugot, a hol több állam törvényhozó-testületében többségben vannak és az összes Unio törvényhozásában is befolyást gyakorol a mezőgazdaság érdekeinek megóvására.

A központi kormány az alább ismertetendő 36 állambeli tanintézetek létesítésén kívül, a gazdaság fejlesztésére különösen a »Comissioner of Agriculture« hivatalának megteremtése által hat, a melyet általános jellemzésén kívül legjobban fog megismertetni egy évi jelentésének felsorolása.

Létesítésének a története következő:

1862. május 15-én »An act to establish a Departement of agriculture« törvényt szentesített Lincoln Ábrahám, az akkori elnök, mely törvény lényegében elrendeli:

1. »Hogy egy gazdasági osztály rendeztessék be a kormány székhelyén (Washingtonban), a melynek feladata legyen a szó legáltalánosabb és legszélesebb értelmében a mezőgazdaságot illetőleg hasznos ismereteket szerezni és az Unio népe között terjeszteni, új hasznos magokat és növényeket gyűjteni, azokat a nép közt terjeszteni, szétosztani.«

2. »Hogy az elnök a Senatus tanácsa és beleegyezésével egy mezőgazdasági biztost (comissioner of Agriculture) nevezzen ki, a ki az osztálynak főhivatalnoka legyen.«

3. »Hogy a mezőgazdasági biztos szerezzon és osztályában megőrizzen minden a mezőgazdaságra vonatkozó adatot, meritve azt könyvekből, levelezésből, gyakorlati és tudományos kísérletekből, statisztikai adatok gyűjtéséből és minden más hatalmában levő alkalmas forrásból. — Hogy gyűjtsön úgy a hogy tud, vizsgáljon új és értékes növényeket és magokat, és ha alkalmasoknak bizonyulnak, terjessze azokat.«

»Hogy évenként írásban általános jelentést tegyen az elnöknek, a melyben a jelentéshez zárt iratok publicatióját ajánlja, hogy ezen jelentés osztályának számadását is tartalmazza, szükség esetében speciális jelentéseket szerkesszen.«

»Hogy az ide tartozó osztályok a szabadalom-hivatalba, mint a belügynél is, rendelkezésére bocsátassanak.«

»Hogy minden neki címzett és általa írott levél, tárgy, a mely két fontot meg nem halad, az unió postáján ingyen szállíttassék.«

4. »Hogy a mezőgazdasági biztos egy főhivatalnokot nevezzen ki, a ki őt szükség esetén helyettesítse, hogy a többi hivatalnokokat kinevezze.« satb.

A már mindjárt eleintén erőteljes kezdet nem remélt eredményre vezetett. Az osztálynak saját állandó statisztikusa, entomologistája, vegyésze, botanikusa, kertek és telkek felügyelője, a magosztály felügyelője, külön jelentés szerkesztője van.

Már 1868-ban az előszámlált hivatalnokok működése számára egy 170 láb hosszú és 61 láb mély két emeletes épület lett építve, a mely a munkatermeken kívül egyszersmind a különböző szak-muzeumokat tartalmazza. — A 320 láb hosszú pompás üvegház különösen a déli államok szükségletének tanulmányozására szolgál. Mindkét épület egy kert közepén áll, mely egy rendes botanikus kert jellemével bír, és azonkívül mintegy 10 hold kísérleti térül van feltartva.

Már 1875-ben 357,000 dollár előirányzott, és 336,000 dollár tényleg kiadott, tehát mintegy 672,000 forint évi költséggel, azonkívül, hogy havi és évi jelentésekkel, speciális publikációkkal, folyton a leggyakorlatibb és lényegesebb kérdések kutatásával a mezőgazdaság ügyét előmozdították, összesen 2,221,532 csomag különböző magot küldtek az unió minden részében lakó földmivelőknek! — E magok a következők voltak:

1. Zöldség-, virág-, gyógyfű-, fa-magvak.

2. Búza, zab, árpa, rozs, tatárka, kukoricza, borsó, lucerna, fű, cukor, mangel, répa, rizs, sorgho, dohány, ópium, mák, narancs, köles, cirok, repce.

3. Pamut, jute, kender, len, ramie.

A mint a törvény czélozta, a mezőgazdasági biztos staffjával együtt, valóban gyűjt, tanulmányoz, kísérlet s munkájának gyümölcsét, úgy számtalan nyomtatványaiban, mint milliárd magvaiban az unió közkincsévé teszi, mivel csak egy levelezési lapon tett felszólítás szükséges a fentebbiek megszerzésére.

Az elnökhöz intézett évi jelentés kötete, p. o. az 1875-ik évi, a biztos általános jelentésével van bevezetve, a mely, míg az idő szerint felszinen levő fontosabb napi kérdésekre

kiterjeszkedik, addig egyszersmind az osztály évi tevékenységének, sokszor az elért eredménynek képét adja. Kiterjeszkedik az osztály — belső életére, számol a rendelkezésére bocsátott összegről.

A statisztikus a lefolyt évről a legrészletesebben számot ad.

Búza, kukoricza, rozs, árpa, zab, tatárka, burgonya, széna, dohány, termett mennyisége, bevetett területe, acre-ként hozama, értéke államonként, részletesen van elősorolva, majd összeállítva.

Ki van tüntetve száma és állapota a gazdasági állatoknak államonként, nevezetesen a lovak, öszvérek, fejős tehenek, ökrök és más szarvasmarha, juhok, sertések, egyenkénti átlagárúk és összes értékükben.

Részletezi ismét és diagrammokban összeállítja a cerealiák 1870—1875-ki átlag adatait, államonként és fejenként a termett mennyiséget; a viszonyt a szórva és sorba vetett búza között számok és diagrammokban; a kivitelt, búza és lisztben 1830—1875-ig quinquennáliákban.

Ismerteti huszonöt évről az otthoni és idegen forrású cukor-consumtiót; a tíz évi pamuttermelést, a mennyiség befolyását árára; buza, kukoricza, burgonya 9 évi mennyiségét, és a változó termés befolyását árára, mind diagrammokkal illusztrálva.

Ismerteti az 1866. és 1875. évről az egyes államoknak gazdasági munkabéreit; az utolsó hét év bevándorlását összesen és nemzetiségenként, az egyes államok területét, a felmért és birtokba vett részt, lovak és tehenek öt évi átlagárát, megynként a gazdasági és ipari nevelés ügyét, megynként tanárok, tanítványok sat. számával, továbbá közli a dohány részletes kimutatását.

Kimutatja a buza és lisztje, a kukoricza és lisztje, zab, árpa, rozs, rozsliszt és mindezek összegének kereskedelmi forgalmát, 1864-től 1875-ig általában, majd 1872-től 1875-ig részletesen New-York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Cincinnati, Chicago, Milwaukee, San-Louis, San-Francisco főforgalmi, főleg kikötő helyeken.

Az élő állatok és productumaik, gyapjú, zsir, vaj, sajt, faggyú, bőrök, hús forgalmát New-York, Buffalo, Baltimore, Cincinnati, Chicagóban rendszeren tíz évre visszamenőleg, 1875-re pedig havonkénti számtalan kimutatásokban, a melyek a darabszámot, értéket az érkezett és elküldött mennyiséget egyéb részletekkel feltüntetik.

Ismerteti a nyugat nagy sertéstermék-kereskedelmet 4 évi átlagokban, fejenkénti súlylyal, fejenkénti szalonna-súlylyal és mázsa átlagárral, majd még több részlettel, városonként.

Adva van az összes gazdasági termékek exportjának részletezett kimutatása mennyiség és árban 1874. és 1875-re, ennek összegezett recapitulációja 1871-től 1875-ig, végre ugyancsak a legrészletesebb gazdasági productumok havi minimum ára a kereskedelem legfőbb helyein.

Az erdőszetstatisztikája 114 lapot foglal el 21 schematicus térképpel. — Nemcsak általában, hanem államonként, sőt megyénként van (magának egy államnak, South-Carolina 100 megyéje van, Texasnak 139) a terület kimutatva, fajok, növényeirva, érték közölve, az állam ösztönzésének módja, a kísérletek, a különféle fajok, növekvése, mértéke tabellariter kimutatva. — Ezt követi a fa felhasználásának, kereskedelmi forgalmának részletes kimutatása.

1877 óta pedig e fontos ág egy külön nagy kötet jelentést foglal el.

Az entomologista a veszélyes heteroptera rovarrendcsaládját írja le, számos rajzokkal; majd a pusztítás módját közli.

A vegyész a különféle anyagok és világítás befolyását tárgyalja a növényekre, ábrákkal.

Egy külön cikk az Unio erdő fáit írja le, különös tekintettel elterjedésükre és tenyészhelyeikre.

A microscopicus vizsgálat a Cellulose és keményítőt (szép ábrákkal) és a különféle növénybetegségeket tárgyalja.

A világ juhászata és gyapja című cikk, felhasználva az 1873-iki bécsi kiállítást is, igen jó rajzokkal, sok statisztikai kimutatással teljes áttekintést ad a fajokról és a gyapjúról.

A magosztály számtalan jelentése, az Unio minden részéből a kiküldött magok eredményéről tesz közléseket.

A népszerű gyümölcsfajok, a minesotai javított liszt (a mi versenyzőnk); a burgonya liszt vagy a farina készítése, forgalma; a californiai alfalfa, vagy lucerna; a francia takarmány-készítés, külön-külön rajzok által kísért czikkekből lesz ismertetve.

A tej-gazdaság és sajt tárgyi és forgalmi része, a Short-horn marha, a hús és tej szempontjából, a sertés-cholera, vagy bélláz; az alpaka meghonosítása: külön czikkekből részletesen ismertetvük.

Az 1862. július 2-én hozott törvény értelmében a Congres-sus által utalványozott 9.510,000 acre földterület tökéjéből teremtetett, többnyire »gazdasági és mechanikai egyetemeknek« nevezett intézetek már 36 államban lettek felállítva. Ezen 501 tanárt (átlag 14) foglalkoztató tanintézetek 1875-ben már 66—76 hallgatóval bírtak és épületeik s birtokuk értéke 35 millió forintot meghaladott.

Egy további cikk a különböző trágyanemek befolyását közli termés-kimutatásokban, majd gazdasági gépleírások következnek, ezt Európa különböző gazd. kísérleti állomásainak leírása, története követi; kimutatja, hogy Németország 63-al az osztrák-magyar birodalom 9-el, Belgium, Franciaország, Svajcz 2—2-el, Oroszország 13-al, Nagy-Britannia 3-al, Olaszország 13-al bir, leírja sokaknak működését, közli budgetjeiket, munká-erőit.

Ez lenne tehát egy évi jelentésnek képe, még pedig sem a legnagyobb, sem a legérdekesebbnek, de ebből is látható, hogy az osztály, míg egyrészt az Európa nagyságú Unio területéből sok ezer correspondense segélyével a legrövidebb idő alatt a mezőgazdaság minden termelési ágában hű képet ad; a napi és állandó kérdéseket alaposan tanulmányoztatja, addig másrészt a talaj és éghajl. tanulmányok alapján történő mag-elosztásával befolyást gyakorol az egész gazdaközönség jólétére.

Ily hatalmas organisatiójú segédeszközzel emeli az Unio kormánya a mezőgazdaság érdekét, melynek hatása oda át már eddig is elismert, és a melyet mi a régi világrész lakói is kénytelenek vagyunk számba venni, érezvén annak befolyását.

Óhajtottuk volna még a mezőgazdaságilag Belgium, Anglia, Skócia és Dánia alatt álló, de éppen mezőgazdasági repraesentatio kérdésében forrongó francia- és olaszországi viszonyokat, kis részben az orosz és német berendezést is vázolni, de idő és tér

szükén kívül azt hisszük, hogy a nyújtott ismertetések minden kétséget kizárnak az iránt, hogy olyan államokban, a melyekben a mezőgazdaság fejlettsége csak egyoldalú, vagy kis mérvű, ma már nem lehet a további fejlesztést angol rendszer szerint az individualis erő kifejtésre bízni. — Ilyen körülmények között levő országokban amaz ürt, a mely a termelés mennyiségében, illetőleg annak hozamában van, — a mezőgazdaság minden területén — nem szabad arra az ösvényre utalni, a melyen más államok is századokon keresztül erősödtek meg; hanem az ürt mintegy át kell hidalni. — Ez alatt azt értjük, hogy úgy a mint Belgiumban, de még inkább az éjszakamerikai szabadállamokban láttuk, — és a mint valóban utóbbi időben saját hazánkban is megindult — a mezőgazdaságot központi társulás útján megteremtett, de a kormánynyal karöltve járó forum által kell emelni, a mely forum — a szabad működhetés zavarása nélkül — az országnak valamennyi (a vidéki részlet érdekeinek kifejezést adni tudó) egyleteivel szerves egybefüggésbe legyen, hogy így úgy a közérdeket, mint az egyes vidékek specialis érdekeit nyomatékosan előmozdithassa.

Tagadhatatlan, hogy e mellett és ezt előmozdítólag egy oly központi intézet, mint az Unio »Commissioner of Agriculture« hivatala, különösen saját extensiv gazdálkodású hazánkban a mezőgazdaságot hatalmasan emelné, s rövid néhány esztendő lefolyása alatt a hasznos gazdálkodás mikéntjét illető sok vitás kérdés megoldást nyerne.

PEKÁR IMRE.

MAGYARORSZÁG ADÓSZOLGÁLTATÁSA

1838—1877-ig.

Magyarország államháztartása 1848 előtt igen egyszerű és olcsó volt. Az egyenes adók rendszere csak két fajjal volt képviselve: a hadi adó, mely állami adó volt, és a házi adó, mely a megye szükségletének fedezésére szolgált, mihez még a deperditák (a katonaság számára tett és nem kárpótolt természetes szolgáltatások) járultak. Mind a két adónak hozadéka a század első felében alig ingadozott; a hadi adó évenként 4—5 millió forint közt volt megállapítva, a házi adó $3\frac{1}{2}$ —4 millióban, a deperditák közel 1 millióban. A közvetett adók és jövedékek, a mennyiben már egyes fajai behozattak, mintegy 12—14 millió forintot szolgáltattak, az államjavak egy vagy másfél milliót és így a többi kisebb bevételek hozzászámításával az évi bevételi budget (a megyék házi adójának hozzászámításával) 23—25 millió forint közt ingadozott.

Ilyen csekély összegekkel kellett az állam feladatainak megfelelni. És ez elég szegényesen történt. Hogy ez mégis némiképp lehetséges volt, különböző körülményeknek tulajdonítandó. Az iskolák számára többnyire alapok és más források állottak rendelkezésre. A katonaság is kevésbe került, évenként 9—10 millió forintba. Utak és hidak építésére, folyók szabályozására külön alap létezett a só felemelt árából. A megyei és városi közigazgatás is igen olcsó volt; így pl. az első alispán fizetése első osztályú megyében 800 frt volt, második osztályú megyében 600 frt; a főorvos fizetése 400 frt sat. (Ausztriában 1848 előtt a tisztviselők személyes fizetése 30 millió forintot igényelt, Magyarországon 3 millió forintot); a követek napi díja a nemesség

által viseltetett és a megyék által hajtattott be; államadósság nem volt sat.

Ezen viszonyok 1848 után egészen megváltoztak. A közigazgatás európai minta szerint szerveztetett, az állam feladatai szaporodtak és ennek megfelelőleg az állam bevételeinek szaporításáról is kellett gondoskodni. Ez irány nem változott és nem változhatott akkor sem, midőn az alkotmány visszaállításával az ország önállólag rendezte államháztartását, mert a feladatok csak nagyobb mérvben szaporodtak és a nemzet törekvése, e hazában a kultura minden nemes hajtását fejleszteni, az államkiadásokat is eddig nem ismert mérvben fokozta.

Ezen szempontból érdekesnek tartottam, az adószolgáltatás fejlődését ezen egész korszakban bemutatni, mivel ez adatok kellő ismerete sok tekintetben azt is mutathatja, milyen irányt volna kívánatos a jövőben követni. Az adatok egy része (1838—1857) a következő munkából vannak merítve: »Tafeln zur Statistik des Steuerwesens. Wien 1858«; az 1858—1867-ig terjedő adatokat a bécsi országos statisztikai hivatal évkönyveiből állítottam össze; végre az 1868—1877-ig terjedőket a képviselőház zárszámadási bizottságának legújabbban az államháztartás utolsó tíz évi eredményeiről az országgyűlés elé terjesztett jelentéséből. Az adatok minőségére vonatkozólag a következőket kell megjegyezni: Az egyenes adókra nézve adatik forrásunkban az előírás, a közvetett adókra a brutto-jövedelem. 1858-tól kezdve adatik az egyenes adóknál is a valóságos befizetés. Miután az első korszakban földtehermentesítés nem volt, a földtehermentesítési járulék sem foglaltatott be az egyenes adókba, úgy hogy annak összegével az adószolgáltatás még kiegészítendő. A földtehermentesítési járulék pedig tett, az első időben körülbelül 6 millió forintot; az utolsó években 20 millióig emelkedett. A pénznemre vonatkozólag, az adatok 1858-ig convenciós pénzben vannak kifejezve, és az átszámítást azért hagytam el, mert az adatok ellenőrzése szempontjából nagyon fontosnak tartottam, hogy az eredeti számok közöltessenek, miután a convenciós és az osztrák pénzláb közt fennforgó öt százaléknyi különbség az adatok összehasonlítását, és a fontosabb következmények megállapítását nem akadályozza.

Az adatok a brutto-bevételre vonatkoznak. A brutto- és netto-bevétel közt különösen a közvetett adóknál van lényeges különbség; a netto-bevétel az utolsó években az összes közvetett adóknál 80%-át tette átlag a brutto-bevételnek. Tekintve a pénzügyi igazgatás terén előforduló számos változó körülményt, a következő adatok arra nem alkalmasak, hogy azok alapján a legkisebb részletekre átmenő összehasonlításokat tegyünk. De nagyban mindenesetre elég jó képet nyújtanak az adószolgáltatás menetéről a vizsgálat alá vett korszakban. Későbbi tanulmányokban a részletek feltüntetése által a képet pontosan körülvonalozni és kidolgozni fogjuk.

Első korszak. 1838—1847-ig.

Az összes adószolgáltatás. Az összes adószolgáltatás tett 1838—1847-ig:

Egyenes adók	Közvetett adók	Összesen
1838. 5.938,969	1838. 13.844,170	1838. 19.783,139
1839. 5.920,615	1839. 14.345,060	1839. 20.265,675
1840. 5.897,363	1840. 14.779,881	1840. 20.677,244
1841. 5.886,787	1841. 14.677,188	1841. 20.563,975
1842. 5.882,335	1842. 14.066,659	1842. 19.948,994
1843. 5.892,771	1843. 15.087,596	1843. 20.980,367
1844. 5.913,636	1844. 15.659,894	1844. 21.573,530
1845. 5.913,788	1845. 15.501,876	1845. 21.415,664
1846. 5.906,713	1846. 16.571,197	1846. 22.477,910
1847. 5.736,056	1847. 16.063,198	1847. 21.799,254
Összeg 58.889,033	150.596,719	209.485,752
Átlag 5.888,903	15.059,671	20.948,575

Az egyenes adókban alig mutatkozik ezen évtizedben jelentékenyebb változás; a közvetett adók azonban fokozatos emelkedést tanusítanak. Az egyenes adók évi átlaga tett ezen korszakban 5.888,903 frtot, a közvetett adóké 15.059,671 frtot; az egész adószolgáltatás 20.948,575 frtra rúgott. Az egyenes és közvetett adók egymás közti viszonya e szerint majdnem 1 : 3, azaz, a közvetett adók, regale, egyedárúságokból nyert jövedelem háromszorosát tette az egyenes adók jövedelmének. E számokból általában kitűnik, milyen csekély volt nálu a

adóteher 1848 előtt. Mert ha e számokat összehasonlítjuk az egész monarchia az időbeli adószolgáltatásával, úgy a következőket találjuk:

Egész birodalom	
1838.	156.428,729
1839.	158.751,718
1840.	162.800,200
1841.	164.825.898
1842.	162.746,066
1843.	167.791,809
1844.	170.752,330
1845.	171.123,486
1846.	174.501,044
1847.	174.033,513
Összeg	1.663,754,793
Átlag	166.375,479

Az egész monarchiában tett tehát az évenként fizetett átlagos adóösszeg 166.375,479 frtot és így a Magyarország által képviselt adóösszeg az összes monarchia adóösszegének csak 12^o/_o-át teszi.

Az egyes adónemek. 1848 előtt Magyarországon az egyenes adók rendszere ismeretlen volt. Az egyetlen direct adónem a hadi adó, mely kivetési módozata tekintetében különben igen primitív volt. A közvetett adók, regálék és egyed-árúságok pedig következő eredményt szolgáltatottak:

Vám	Dijak és illetékek	Posta
1838. 2.573,471	1838. 17,138	1838. 537,630
1839. 2.909,073	1839. 19,068	1839. 585,584
1840. 2.893,072	1840. 22,946	1840. 603,992
1841. 2.808,599	1841. 19,636	1841. 928,898
1842. 2.684,812	1842. 21,380	1842. 635,733
1843. 2.922,374	1843. 22,511	1843. 706,224
1844. 3.343,009	1844. 22,539	1844. 719,608
1845. 3.041,973	1845. 22,009	1845. 776,217
1846. 3.612,704	1846. 21,539	1846. 841,174
1847. 3.592,530	1847. 21,518	1847. 874,796
Összeg 30.381,617	210,284	6.909,856
Átlag 3.038,161	21,028	690,985

Lotto	Só
1838. 535,184	1838. 10.180,747
1839. 542,564	1839. 10.288,771
1840. 592,419	1840. 10.667,452
1841. 582,687	1841. 10.637,368
1842. 608,999	1842. 10.115,735
1843. 601,363	1843. 10.835,124
1844. 680,410	1844. 10.894,328
1845. 706,920	1845. 10.954,757
1846. 748,833	1846. 11.346,947
1847. 754,199	1847. 10.776,708
Összeg 6.353,578	106.697,937
Átlag 635,357	10.669,793

Majdnem mindegyike a felsorolt jövedelmi forrásoknak, jelentékeny emelkedést mutat, — a sótól eltekintve, mi azonban ezen fogyasztási cikk természeténél nem feltűnő — a mi az ország fejlődő gazdasági élete mellett tanusít. A posta-jövedelem emelkedett 537,000 frtról 874,000-re, a vámbevétel 2.5 millió forintról 3.6 millióra, a lottojövedelem 535,000-ről 751,000-re, a díjak és illetékek 17,000-ről 21,000-re. Az átlagos jövedelem, melyet ez adónemek 1838—1847-ig nyújtottak, tett a vámnál 3.038,161 frtot, díjak és illetékeknél 21,028 forintot, a postánál 690,985 frtot, a lottonál 635,357 frtot, végre a sónál 10.669,793 frtot. A legjelentékenyebb jövedelmi forrás volt ekkor a só, mely 10 milliónál többet jövedelmezett, utána következett a vám 2.5—3.5 millió forinttal, a posta 5—800,000 forinttal, a lotto 5—700,000 frttal, végre a díjak és illetékek, melyek csak mintegy 20,000 frtnyi jövedelmet szolgáltatottak.

II. K o r s z a k 1848—1857.

Ezen korszakban az ország adórendszere teljesen átváltozott. A régi hadi adó helyébe lépett egy teljes egyenes adórendszer, mint az Ausztriában létezett, a közvetett adók és egyedárúságok pedig szaporítottak.¹⁾ A közteherviselés elvének elfogadásával a nemesség úgy személyeire, mint jószágaira nézve új

¹⁾ Megjegyzendő különben, hogy az osztrák adórendszerhez hasonlót már K o s s u t h tervezett behozni (lásd pénzügyi jelentését 1848. aug. 1-ről). Sőt az osztrák egyenes adókon kívül még egyet javasolt: egy távolléti adót.

adótárgyakat szolgáltatott, a házadóval az ingatlanok egy új neme adóztatott meg, és számos fogyasztási cikk, hús, bor, cukor, sör, továbbá dohány vétettek igénybe. A számbeli eredményeket, melyeket ez adórendszer szolgáltatott, a következő adatok mutatják:

Egyenes adók		Közvetett adók		Összesen	
1848.	?	1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?	1849.	?
1850. ¹⁾	14.170,341	1850.	15.297,883	1850.	29.468,224
1851.	20.582,407	1851.	24.731,850	1851.	45.314,257
1852.	20.420,692	1852.	32.199,414	1852.	52.620,106
1853.	22.813,510	1853.	35.674,385	1853.	58.487,895
1854.	23.557,737	1854.	41.162,480	1854.	64.720,217
1855.	24.490,502	1855.	42.061,905	1855.	66.552,407
1856.	25.022,142	1856.	49.621,535	1856.	74.643,677
1857.	27.459,198	1857.	48.473,514	1857.	75.932,712
Összeg	178.516,529		289.222,966		467.739,495
Átlag	22.314,566		36.152,870		58.467,562

Egyenes és közvetett adók egyaránt jelentékeny emelkedést mutatnak, azonban a közvetett adók emelkedése ismét sokkal jelentékenyebb. Mig ugyanis az egyenes adók ezen nyolcz évi korszak alatt nem egészen kétszeresére emelkednek, addig a közvetett adók több mint háromszorosára emelkednek. Az egyenes adók átlaga tett e korszakban 22.314,566 frtot, a közvetetteké 36.152,870 frtot, az összes adószolgáltatás pedig átlag 58.467,562 frtot. Az egyenes és közvetett adók hozadéka úgy alakult egymáshoz, mint 1 : 2.6-hoz, az egyenes adók e szerint a közvetettekkel szemben aránylagos emelkedést mutatnak.

Ha már most Magyarország adójövedelmét az egész birodalom adójövedelmével összehasonlítjuk, úgy erre a következő számok szolgálhatnak. A monarchia összes adójövedelme tett:

1848.	135.291,151
1849.	121.252,126
1850.	197.840,425
1851.	222.170,903

¹⁾ Az 1848. és 1849. évekre vonatkozó adatok pontos összeállítása nem sikerült nekiünk.

1852.	241.253,960
1853.	253.943,754
1854.	264.623,112
1855.	271.565,184
1856.	288.706,062
1857.	298.684,055

Az adójövedelem emelkedése az egész monarchiát tekintve, nem mutat oly nagy emelkedést, mint Magyarországon, hol az adórendszer csak újonnan behozatott. Magyarország adószolgáltatása az egész monarchia adószolgáltatásának e korszak átlaga szerint 19.5 százalékát teszi és így a lefolyt évtizedhez képest 7.5%-al emelkedett.

Átmegyünk már most az egyes adónemekre.

I. E g y e n e s adók. Ezen korszakban a következő egyenes adónemek vettettek ki Magyarországra: a földadó, a házadó, a személyes adó és a jövedelmi adó. Ezek jövedelme tett:

Földadó		Épületadó	
1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?
1850.	?	1850.	?
1851.	13.031,414	1851.	1.535,999
1852.	12.615,663	1852.	1.533,135
1853.	15.047,012	1853.	1.535,765
1854.	15.327,274	1854.	1.671,492
1855.	15.756,451	1855.	1.741,043
1856.	15.780,693	1856.	1.929,166
1857.	18.069,289	1857.	2.051,901
Összeg	105.627,796	Összeg	11.998,501
Átlag	15.089,685	Átlag	1.714,071
Személyes adó		Jövedelmi adó	
1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?
1850.	?	1850.	?
1851.	5.100,585	1851.	923,409
1852.	5.057,613	1852.	1.214,281
1853.	4.913,270	1853.	1.317,463
1854.	4.971,342	1854.	1.587,629
1855.	5.042,862	1855.	1.951,146

Személyes adó		Jövedelmi adó	
1856.	5.098,736	1856.	2.213,547
1857.	5.133,031	1857.	2.204,977
Összeg	35.316,439	Összeg	11.412,452
Átlag	5.045,205	Átlag	1.630,350

A legnagyobb jövedelmet a földadó szolgáltatta; utána sorakozik a személyes kereseti adó; épület- és jövedelmi adó majdnem egyenlő eredményt nyújtanak. Majdnem minden adónem elég erős emelkedést mutat, legerősebbet a földadó, mely hét év lefolyása alatt 13 millió forintról 18 millióra emelkedett. Az átlagos eredményt, melyet ez adónemek ezen korszak alatt szolgáltattak, tett a földadónál 15.089,685 frtot, az épületadónál 1.714,071 forintot, a személyeskeresiadónál 5.045,204 frtot, a jövedelmi adónál 1.630,350 frtot. Az egyenes adók összesen e korszakban 22.314,566 frtnyi átlageredményt szolgáltattak: az emelkedés majdnem 100 százalékot tesz nyolcz év alatt, ugyanis 14·1 millió forintról (1850-ben) 27·4 millióra (1857-ben). (Szem előtt tartandó, hogy adataink nem tartalmazzák a földtehermentesítési pótlékokat.)

II. Közvetett adók, regalék, egyedárúságok. Az ezen czim alatt előforduló jövedelmi források voltak: a fogyasztási adó, a határvám, a só, a dohány, bélyeg, díjak és illetékek, lotto, posta és útvám. Az adóeredmény tett:

Fogyasztási adó		Határvám		Sójövedék	
1848.	?	1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?	1849.	?
1850.	?	1850.	3.671,325	1850.	10.496,631
1851.	2.251,876	1851.	2.293,702	1851.	12.691,360
1852.	5.517,079	1852.	2.482,540	1852.	10.336,028
1853.	5.727,170	1853.	2.345,499	1853.	10.672,131
1854.	6.305,597	1854.	2.574,587	1854.	12.381,976
1855.	6.903,733	1855.	2.927,050	1855.	9.937,513
1856.	8.118,997	1856.	2.453,256	1856.	14.456,142
1857.	8.903,598	1857.	1.838,112	1857.	11.688,325
Összeg	43.728,050		20.586,071	Összeg	92.660,106
Átlag	6.246,864	Átlag	2.573,259	Átlag	11.582,513

Dohány		Bélyeg		Dijak és illetékek	
1848.	?	1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?	1849.	?
1850.	114,036	1850.	?	1850.	13,494
1851.	2.949,760	1851.	2.024,986	1851.	913,602
1852.	7.916,181	1852.	2.120,519	1852.	1.740,089
1853.	9.440,336	1853.	2.346,587	1853.	2.845,740
1854.	10.720,073	1854.	2.369,924	1854.	3.577,694
1855.	12.190,493	1855.	2.546,702	1855.	4.264,176
1856.	13.654,153	1856.	2.676,883	1856.	4.679,524
1857.	14.495,608	1857.	2.844,713	1857.	4.777,039
Összeg	71.480,640	Összeg	16.930,314	Összeg	22.811,358
Átlag	8.935,080	Átlag	2.418,616	Átlag	2.851,419

Lotto		Posta		Utvám	
1848.	?	1848.	?	1848.	?
1849.	?	1849.	?	1849.	?
1850.	83,301	1850.	919,096	1850.	?
1851.	581,180	1851.	998,938	1851.	26,446
1852.	888,509	1852.	1.173,607	1852.	24,862
1853.	958,156	1853.	1.311,100	1853.	27,636
1854.	1.111,112	1854.	1.547,400	1854.	574,117
1855.	1.182,862	1855.	1.801,100	1855.	308,272
1856.	1.365,861	1856.	1.981,600	1856.	235,119
1857.	1.596,370	1857.	2.156,700	1857.	173,049
Összeg	7.767,351	Összeg	11.889,541	Összeg	1.369,501
Átlag	970,119	Átlag	1.486,193	Átlag	195,643

Ha ezen egyes adónemeket, tekintettel az általuk szolgáltatott jövedelemre, vizsgáljuk, akkor a következő képet nyerjük. Legnagyobb jövedelmet szolgáltatott ezen korszakban is a só, és pedig átlag 11.582,513 frtot; utána következik a dohány 8.935,080 frt átlagos eredménnyel; a fogyasztási adók szolgáltatottak átlag 6.246,868 frtot és így az állam csak ezen két forrásból: fogyasztási adó és dohány után, több mint 15 millió forintot vett be, azaz annyit, a mennyit az előbbi korszakban az összes ezen cím alá tartozó rovatokból nyert. Az újonnan behozott bélyegadó átlag 2.418,616 frtot adott, a díjak és illetékek pedig 2.851,419 frtot; a posta-jövedelem átlag

1.486,193 forintot, a lottóé 970,119 forintot, az útvámoké 195,643 forintot.

A mi az. adójövedelem emelkedését a régebben létezett adónemeknél illeti, ugy ezt a következő számokból láthatni:

	1838—1847	1848—1857
	átlagos eredmény	
határvám	3.038,161	2.573,259
díjak és illetékek	21,028	2.851,419
posta.	690,856	1.486,193
lotto	635,357	970,119
só	10.669,793	11.582,513

A határvám csökkenést mutat, a mi az ötvenes évek elején behozott új szabadelvű vámtarifának és a közbenső vámsorompók eltörlésének tulajdonítandó. Legnagyobb emelkedést mutat a díjak és illetékeknek rovata, mely több mint tizszeresére emelkedett; a posta is több mint kétszer annyi jövedelmet szolgáltatott, a só csak némi emelkedést mutat. A díjak és illetékek, valamint a posta-jövedelem emelkedése mindenesetre hangos tanuságot szolgáltatnak a gazdasági és jogforgalmi élet hatalmas lendületéről.

III. k o r s z a k. 1858—1868.

Ezen korszakban tett (földtehermentesítési járulék nélkül):

Egyenes adók összege	Közvetett adók	Egyenes és közv. adók össz.
1858. 28.157,727	1858. 49.846,257	1858. 78.003,984
1859. 30.112,534	1859. 51.205,576	1859. 81.318,110
1860. ¹⁾ ?	1860. ?	1860. ?
1861. ?	1861. ?	1861. ?
1862. 39.895,381	1862. 57.409,418	1862. 97.304,799
1863. 31.808,220	1863. 56.656,119	1863. 88.464,339
1864. ²⁾ 32.901,137	1864. 55.393,025	1864. 88.294,162
1865. 32.422,020	1865. 56.583,922	1865. 89.005,942
1866. 27.410,702	1866. 52.684,057	1866. 80.094,759
1867. 33.785,882	1867. 51.530,419	1867. 85.316,301
Összeg 256.493,803	Összeg 431.308,793	Összeg 687.802,396
Átlag 32.061,725	Átlag 53.913,599	Átlag 85.975,299

¹⁾ Az 1860—1861-ig terjedő adatokat nem tudtuk megszerezni.

²⁾ 14 havi pénzügyi év.

Az adójövedelem ezen korszakban szerény arányokban emelkedik. Együttal észreveszszük, hogy az egyenes adóknál az emelkedés még aránylag nagyobb, mint a közvetett adóknál. Az egyenes adók átlaga tett e korszakban 52.061,725 frtot, a közvetetteké 53.913,594 frtot, az összes adójövedelem pedig 85.975,299 frtot. Az egyenes és közvetett adók aránya egymáshoz mint 1: 1.7-hez, a közvetett adók aránya tehát ismét leszállt. Áttérünk az egyes adónemek ismertetésére.

I. Egyenes adók. Az egyenes adók és azok eredménye volt:

	Földadó	Házadó	Kereseti adó	Jövedelmi adó
1858.	18.265,815	2.131,658	5,313,186	2.445,886
1859.	19.713,001	2.593,065	5.380,755	2.418,363
1860.	?	?	?	?
1861.	?	?	?	?
1862.	26.681,579	3.540,118	6.218,989	3.454,695
1863.	21.141,272	3.345,742	4.602,269	2.718,937
1864.	21.760,018	3.583,069	4.661,873	2.896,177
1865.	21.264,989	3.639,085	4.335,577	2.866,414
1866.	17.542,465	3.208,693	4.031,587	2.404,733
1867.	22.474,319	3.341,414	4.830,167	3.015,844
Összeg	168.843,458	25.382,844	39.374,403	22.221,049
Átlag	21.105,432	3.172,855	4.921,800	2.777,631

A legnagyobb jövedelmet a földadó szolgáltatta; második helyen sorakozik a kereseti adó, utána következik a házadó és utolsó helyen a jövedelmi adó. A kereseti adó kivételével a többiek jelentékenyebb emelkedést mutatnak az előbbi korszakhoz képest; legerősebbet a házadó, mely majdnem kétszeresére emelkedett, a jövedelmi adó majdnem 70, a földadó 25%-al emelkedett. Tett t. i. átlagban ezen évtizedben a földadó jövedelme 21.105,432 frtot, a házadóé 3.172,855 frtot, a személyes kereseti adóé 4.921,000 frtot, a jövedelmi adóé 2.777,631 forintot.

II. Közvetett adók, regalék, egyedárúságok.

	Fogyasztási adó	Határvám	Sójövedék
1858.	8.712,600	1858. 1.704,752	1858. 14.276,463
1859.	9.950,127	1859. 1.523,398	1859. 14.234,907

Fogyasztási adó		Határvám		Sójövedék	
1860.	?	1860.	?	1860.	?
1861.	?	1861.	?	1861.	?
1862.	12.263,698	1862.	1.778,987	1862.	16.124,732
1863.	12.079,564	1863.	1.787,819	1863.	13.533,649
1864.	10.054,273	1864.	1.835,419	1864.	13.310,742
1865.	13.001,100	1865.	1.639,292	1865.	13.359,290
1866.	11.247,160	1866.	1.508,797	1866.	13.028,801
1867.	10.420,301	1867.	1.734,742	1867.	10.458,876
Összeg	87.728,823	Összeg	13.513,206	Összeg	108.327,460
Átlag	10.966,102	Átlag	1.689,151	Átlag	13.540,933

Dohány		Bélyeg		Díjak és illetékek	
1858.	13.065,835	1858.	2.578,219	1858.	4.365,084
1859.	12.567,370	1859.	3.506,551	1859.	4.377,416
1860.	?	1860.	?	1860.	?
1861.	?	1861.	?	1861.	?
1862.	12.288,769	1862.	2.599,765	1862.	6.456,825
1863.	12.787,945	1863.	3.425,999	1863.	6.276,590
1864.	13.897,540	1864.	3.657,538	1864.	6.646,863
1865.	12.898,178	1865.	3.382,000	1865.	6.262,467
1866.	12.639,370	1866.	3.336,134	1866.	5.142,754
1867.	13.979,067	1867.	3.270,150	1867.	5.968,174
Összeg	104.124,074	Összeg	25.756,356	Összeg	45.496,173
Átlag	13.015,509	Átlag	3.218,545	Átlag	5.687,019

Lotto		Posta	
1858.	2.377,204	1858.	2.088,849
1859.	2.390,811	1859.	2.430,550
1860.	?	1860.	?
1861.	?	1861.	?
1862.	2.542,067	1862.	3.146,335
1863.	2.497,967	1863.	4.057,877
1864.	2.455,924	1864.	2.934,699
1865.	2.459,300	1865.	2.986,091
1866.	2.056,470	1866.	2.853,445
1867.	2.139,742	1867.	2.946,650
Összeg	18.919,485	Összeg	23.444,496
Átlag	2.364,936	Átlag	2.930,562

Ut-hídvám		Ut-hídvám	
1858.	177,251	1863.	208,709
1859.	224,446	1864.	590,027
1860.	?	1865.	595,804
1861.	?	1866.	601,126
1862.	208,240	1867.	613,017
Összeg 3.218,620			
Átlag 402,328			

A legnagyobb jövedelmet most is a só szolgáltatja és pedig átlag ezen korszakban 13.540,933 frtot, a dohány pedig 13.015.509 frtot évenként; utána következik a fogyasztási adó 10.966,102 frttal; díjak és illetékek évenként 5.687.019, a bélyeg-adó 3.218,345, a posta 2.930,562, a lotto 2.364,936, a vám 1.689,151 frtot szolgáltatnak.

Az emelkedést a következő adatok mutatják:

	1838—1847	1848—1857	1858—1867
határvám	3.038,161	2.573,259	1.689,151
díjak és illetékek	21,028	2.851,419	5.687,019
posta	690,856	1.486,193	2.930,562
lotto	635,357	970,119	2.364,936
só	10.669,793	11.582,513	13.540,933
dohány	—	8.935,080	13.015,509
bélyeg	—	2.418,616	3.218,545
fogyasztási adó	—	6.246,864	10.966,102
útvám	—	195,643	402,328

A határvám évtizedről évtizedre csökken; sajnós, hogy e forrás, melyből más államok igen jelentékeny jövedelmet merítenek, nálunk oly meddő.¹⁾ Legerősebb emelkedést mutatnak díjak és illetékek, 21,000 frtről 5.687,000-re; majdnem egyenlően nagy az emelkedés a posta- és lottonál; aránylag legkisebb

¹⁾ A vámbevétel teszi az összes bevételeknek: Éjszakamerikában 58^o/o-át, Norvégiában azok 45^o/o-át, a Svajczban 36.7^o/o-ot, Portugáliában 28.5^o/o-ot, Nagybritaniában 25.8^o/o-ot, Svédországban 21^o/o-ot, Németországban 20.2^o/o-ot, Szerbiában 15.1^o/o-ot, Spanyolországban 12.2^o/o-ot, Rumániában 10.8^o/o-ot, Oroszországban 9.7^o/o-ot, Franciaországban 9^o/o-ot, Olaszországban 7.2^o/o-ot, Belgiumban 6^o/o-ot, Hollandiában 5.7^o/o-ot, az osztrák-magyar birodalomban 3.7^o/o-ot, Görögországban 2.9^o/o-ot, az 1874—76-diki adatok alapján kiszámítva.

az emelkedés a sónál; az újonnan behozott adónemek közt legkisebb emelkedést mutatnak a fogyasztási adók 6.2 millió forintról 10.9 millióra; a dohánynál az emelkedés mintegy 50%, a bélyegnél 33% stb.

IV. korszak. 1868—1877.

Az alkotmány visszaállítása korszakához jutottunk. Az államháztartás előbb csak azon alapon vitetik tovább, melyet az eddigi adórendszer teremtett. De az állam feladatainak szaporodása új források megnyitását teszi szükségessé. Ezen új forrásokként szerepel a régi adók felemelése, új adók behozatala és — the last not the least — államkölesönök felvétele. Természetes, hogy e mellett az államjövedelmeknek emelkednie is kellett; hogy milyen arányokban történt ez, mutatják a következő adatok. ¹⁾

Tett ugyanis (földtehermentesítési járulék nélkül):

	Egyenes adók	Közvetett adók	Összes adószolgáltatás
1868.	44.929,433	49.908,292	94.837,725
1869.	39.571,628	51.525,738	91.097,366
1870.	43.505,158	55.772,741	99.277,899
1871.	42.359,225	63.300,199	105.659,424
1872.	42.447,906 ²⁾	67.675,594	110.123,500
1873.	41.458,070	69.916,346	111.374,416
1874.	47.562,060	70.050,023	117.612,083
1875.	49.926,979	71.481,663	121.408,642
1876.	59.611,763	73.834,947	133.446,710
1877.	64.683,206	77.889,825	142.573,031
Összeg	476.055,428	651.355,368	1,127.410,796
Átlag	47.605,542	65.135,537	112.741,079

Az adójövedelem ezen korszakban ismét jelentékenyebben emelkedik. Az emelkedés az egyenes adónemeknél jóval nagyobb, mint a közvetetteknel. Az egyenes adók átlaga tett ezen tíz év alatt 47.605,542 frtot, a közvetettek ké 65.135,537

¹⁾ A következő adatoknál mindig tekintetbe veendő, hogy a magyar budget nem tükrözi vissza a határvám-jövedelmet, és így az összes bevételeket sem, miután a határvám közös jövedelem.

²⁾ 1872 óta a magyar és horvát-szlavon határörvidék egyenes adói is bennfoglalvák.

frtot, az összes adószolgáltatás átlaga végre 112.741,079 frtot. Az egyenes és közvetett adók közt az arány most következőkép alakul 1:1·3-hoz, jelölül annak, hogy az adójövedelem emelkedése túlnyomólag az egyenes adók emelésének tulajdonítandó, míg a közvetett adók sokkal kisebb mérvben emelkednek.¹⁾ Jelenleg tehát az adójövedelem 42⁰/₀-a az egyenes, 58⁰/₀-a a közvetett adókból kerül ki, míg a legtöbb államban a közvetett adók sokkal jelentékenyebb arányban szerepelnek.

I. Egyenes adók. Az egyenes adók és azok eredménye volt:

Földadó	Házadó
1868. 29.599,367	1868. 5.147,476
1869. 23.684,724	1869. 4.702,201
1870. 25.254,083	1870. 4.876,196
1871. 23.953,317	1871. 5.156,782
1872. 22.695,223	1872. 5.530,023
1873. 22.857,317	1873. 5.300,074
1874. 26.476,324	1874. 6.026,903
1875. 26.384,399	1875. 6.180,006
1876. 26.960,122	1876. 6.867,138
1877. 28.555,722	1877. 6.614,920
Összeg 256.420,598	Összeg 56.401,719
Átlag 25.642,059·8	Átlag 5.640,171·9
Jövedelmi adó	Személyes kereseti adó
1868. 4.342,867	1868. 5.839,723
1869. 5.684,762	1869. 5.499,941
1870. 7.771,055	1870. 5.603,824
1871. 7.658,672	1871. 5.590,426
1872. 6.863,541	1872. 5.489,960
1873. 7.688,206	1873. 5.307,319
1874. 8.731,679	1874. 5.950,371
1875. 123,492	1875. —
1876. 131,641	1876. —
1877. 131,356	1877. —
Összeg 49.127,271	Összeg 39.281,564
Átlag 4.912,727	Átlag 5.611,652

¹⁾ Ez arány némileg változik a közös kiadásokra fordított vám-jövedelem hozzászámításával.

A földadónál az utolsó korszakban csökkenés állott be, mi a rossz termési eredményeknek tulajdonítandó. A házadó némi emelkedést mutat. A személyes kereseti és jövedelmi adók 1875-ben megszűntek és helyettük a következő adónemek hozattak be:

	Keresetadó	Jövedelmi pótagó	Nyilvános szám- adásra kötelezett vállalatok adója
1875.	12.774,192	—	1.311,909
1876.	12.507,113	5.723,503	1.660,848
1877.	13.562,168	9.019,182	1.002,115
Összeg	38.843,473	14.742,685	3.974,862
Átlag	12.961,449	7.371,343	1.324,954

	Tőke-, kamat- és járadékadó	Bányaadó
1875.	1.552,795	76,907
1876.	2.596,756	76,110
1877.	2.682,022	69,414
Összeg	6.831,573	222,431
Átlag	2.277,191	74,143

Ugyanaz évben még a következő adónemek hozattak be:

	Vasuti és gőz- hajói szállítás utáni adó	Fényüzési adó	Vadászati fegy- verek adója
1875.	822,913	154,969	119,326
1876.	2.093,622	322,729	268,136
1877.	2.180,465	230,033	247,593
Összeg	5.097,000	707,731	635,055
Átlag	1.699,000	235,910	211,683

II. Közvetett adók, regalék, egyedárúságok.

	Fogyasztási adó	Határvám	Bélyeg	Díjak és jog- illetékek
1868.	12.691,603	450,000	3,682,956	6.954,334
1869.	13.173,842	460,210	4.038,605	8.941,924
1870.	13.095,135	455,247	4.099,085	10.319,446
1871.	14.346,648	482,715	4.540,854	11.406,381
1872.	13.583,690	455,870	5.440,408	12.101,178
1873.	13.233,018	457,908	6.645,963	13.513,687
1874.	12.491,023	456,041	6.895,963	14.748,069

	Fogyasztási adó	Határvám	Bélyeg	Díjak és jog- illetékek
1875.	13.255,860	467,380	7.355,307	14.295,684
1876.	12.468,526	464,033	7.776,336	13.522,769
1877.	12.350,516	464,450	7.819,722	14.910,444
Összeg	130.689,861	4.613,854	58.295,199	120.683,916
Átlag	13.068,986·1	461,385	5.829,519·9	12.068,391·6

	Fémjelzés	Ut-hídvám	Dohány	Lotto
1868.	22,647	202,458	16.701,672	2.463,067
1869.	26,499	198,445	18.494,479	2.678,085
1870.	23,239	76,688	18.366,250	3.777,422
1871.	27,161	9,816	23.565,942	3.027,623
1872.	31,459	61,069	25.444,762	3.071,700
1873.	26,048	42,543	25.615,063	3.830,822
1874.	18,055	38,453	25.011,791	4.178,700
1875.	16,319	23,040	25.681,882	4.068,841
1876.	14,474	26,546	27.658,880	4.211,778
1877.	14,967	23,350	29.255,105	4.277,960
Összeg	220,868	702,408	235.795,826	35.585,998
Átlag	22,086·8	70,240·8	23.579,582·6	3.558,599·8

	Só	Posta	Távirda
1868.	15.269,152	3.333,662	792,479
1869.	12.103,432	3.675,465	873,096
1870.	13.718,926	4.021,956	879,895
1871.	14.279,464	4.657,504	1.244,161
1872.	14.564,396	4.886,566	1.565,988
1873.	13.251,364	4.936,481	1.544,759
1874.	12.196,031	4.983,545	1.405,166
1875.	12.612,229	5.232,649	1.621,160
1876.	12.951,162	5.344,220	1.779,827
1877.	13.814,750	5.594,397	1.622,396
Összeg	134.360,906	46.666,445	13.308,887
Átlag	13.436,090·6	4.666,644·5	1.330,888·7

Bányailleték

1868.	35,865
1869.	35,498
1870.	34,587
1871.	58,578

Bányailleték

1872.	52,189
1873.	51,708
1874.	118,209
1875.	107,079
1876.	84,922
1877.	92,284
Összeg	670,919
Átlag	67,091·9

A fogyasztási adók ezen korszakban inkább csökkenést mutatnak; az átlagos jövedelem tett ezen évtizedben 13.068,986 forintot; bélyegek és díjak és illetékek most is — vagy talán éppen most a kedvezőtlen viszonyok okozta sok per, vagyon-átruházás folytán stb. — jelentékenyen emelkednek; amaz átlag 5.829,519 forintot tett, emez 12.068,391 frtot; dohány és lotto is elég nevezetes emelkedéssel járnak; a dohány átlaga 23.579,582 forintot tesz, a lottoé 3.558,599 frtot; a só jövedelme apad, az átlag tett 13.436,090 forintot; hasonlóképen apad az útvám, mely átlag 70,240 frtot szolgáltatott; a posta és távirda jövedelme következetesen emelkedik, az átlag tett amott 4.666,644 frtot, emitt 1.330,888 forintot, stb.

Ha már most visszatekintünk az általunk ismertetett korszakra és mindenekelőtt csak az 1851—1877-ig terjedő korszakot tartjuk szem előtt, — mint azon korszakot, mely az adórendszer szempontjából már nagyobb hasonlatosságot mutat, a mennyiben a jelenlegi rendszer is lényegében nem más, mint az 50-es évek elején behozott adórendszernek további kifejlődése, — a következő eredményekhez jutunk:

	1851.	1877.	vagyis ha az 1851-ki millió forint szolgáltatás 100-nak tétetik
egyenese adó szolgáltatás	20.6	87.3	424
közvetett adó »	24.7	77.9	315
összes adó »	45.3	165.2	364

Az összes adószolgáltatás e szerint 1851 óta több mint háromszorosára¹⁾ emelkedett; az emelkedés az egyenes adóknál nagyobb, mint a közvetett adóknál.²⁾ — A mi az egyes adónemeket illeti, azok az emelkedés szempontjából következő sorrendet képeznek:

	1851. millió forint	1877. az 1851-iki eredmény 100-nak véve
dohány	2.9	29.2 1007
fogyasztási adó	2.2	12.3 557
személyes kereseti és jövedelmi adó	6.0	26.5 ³⁾ 441
házaadó	1.5	6.6 400
földadó	13.0	28.5 220
só	12.7	13.8 109

Legnagyobb emelkedést a dohánynál, legkisebbet a sónál találunk; kisebb emelkedést mutat a földadó is, míg a fogyasztási, jövedelmi adók és házaadó tetemes emelkedést tanúsítanak. — Végre az illetékek stb. következő eredményt mutatnak:

	1851. millió forint	1877. az 1851-iki eredmény 100-nak véve
díjak és illetékek	0.9	14.9 1655
lotto	0.6	4.2 700
posta	1.0	5.6 560
bélyeg	2.0	7.8 390

Az útvám csökkent az 1851-diki összegnek 66⁰/₀-ára. — Legnagyobb emelkedést találunk e szerint a díjak- és illetékek-nél és dohánynál, melyek az 1851-diki összegnek több mint tízszeresére emelkedtek.

Mindamellet az összehasonlító statisztika adatai bizonyítják, hogy az egyenes és közvetett adók közti arány, mint azt nálunk észleltük, nem felel meg a többi európai államok viszonyainak. Az összes adószolgáltatásból tesz:

¹⁾ Az emelkedés még jóval nagyobb, ha a földtehermentesítési pótlék hozzászámítottatik.

²⁾ A közvetett adóknál az emelkedés a vámbevétel hozzászámításával nagyobb.

³⁾ Az összes a régi jövedelmi adónak megfelelő új adónemek.

	Egyenes Közvetett	
	% adó	%
Anglia	17	83
Franciaország	19	81
Poroszország	33	67
Oroszország	29	71
Svájc	39	61
Olaszország	46	54
Belgium	33	67
Németalföld	34	66

Az egész itt vázolt korszak alatt tapasztalt változást egyes adónemeknél a következő összeállítás mutatja:

	1838—1847	1848—1857	1858—1867	1868—1877
díjak és illetékek	21,028	2.851,419	5.687,019	12.068,392
lotto	635,357	970,119	2.364,936	3.558,600
só	10.669,793	11.582,513	13.540,933	13.436,091
dohány	—	8.935,080	13.015,509	23.579,583
bélyeg	—	2.418,616	3.218,545	5.829,520
fogyasztási adó .	—	6.246,864	10.966,102	13.068,986
útvám	—	195,643	402,328	70,241

Dohány, bélyeg, díjak és illetékek és a fogyasztási adók a legnagyobb emelkedést mutatják.

Összefoglalván a főbb eredményeket, a következő összeállítást nyerjük:

	Egyenes adók	Közvetett adók regalék és monopolumok	Összesen
1838—1847. évi átlag	5.888,903	15.059,671	20.948,575
1848—1857. „ „	22.314,566	36.152,870	58.467,437
1858—1867. „ „	32.061,700	53.913,599	85.975,299
1868—1877. „ „	66.823,729	65.135,537	131.959,266

Negyven év alatt az egyenes adók összege az eredeti összeg tizenháromszorosára emelkedett, a közvetett adók több mint az eredeti összeg négyszeresére. Látszik ebből, hogy az egyenes adók sokkal nagyobb arányban lettek igénybe véve, mint az indirekt adók. Az egész adószolgáltatás több mint hatszorosára emelkedett, holott az örökös tartományokban ugyanazon időszak alatt valamivel több, mint háromszorosára (1838: 136.645,590 frt, 1877: 332.6 millió frt, posta és távirda hozzászámításával; de

az előbbi összegből Velence és Lombardia fejében 41·6 millió forintot le kell vonni) emelkedett. Azonban más államokban sem találunk több ilyen nagymérvű emelkedést, mint ezt a következő példák mutatják:

Ausztria rendes és rendkív. adóbevétele	1838:	136·6	millió	frt.
» » » » »	1877:	332·6	»	»
Franciaország ¹⁾ rendes és rendk. bev.	1838:	1150·6	m.	frcs.
» » » » »	1876:	2575	»	»
Anglia ²⁾ adójöved. (produit of taxation)	1838:	47·3	m.	fnt sterl.
» » » » »	1873:	76·6	»	» »
Belgium ³⁾ összes adójövedelem	1841:	80·2	millió	francs
» » » » »	1876:	151	»	»
Oroszország » » » » »	1831/1838:	296	»	rubel
» » » » »	1876:	441	»	»
Északamerikai köztárs. össz. adójöved.	1836:	43·4	»	dollár
» » » » »	1877/1878:	259·5	»	»

A legnagyobb emelkedést ez utolsó állam képviseli; adójövedelme ugyanazon korszak alatt, melyet saját háztartásunkra nézve vizsgáltuk, hatszorosára emelkedett; de a többi államokban legfeljebb kétszeresére emelkedik. Ezek után kétséget nem szenvedhet, hogy a magyar állam bevételeinek emelkedése minden egyéb államot messze túlhaladja.

Ha ezen számok alapján azt nézzük, mily mérvben emelkedett fejenként az adóteher egynehány államban, következő eredményt találunk:

	lakosság	adószolgált. fejenként
Magyarország	1846: 14.— millió	1.12 frt konv. p.
»	1877: 16.0 ⁶⁾ »	8.90 » osztr. ért.
Ausztria	1840: 16.5 »	8.61 » konv. p.
»	1877: 22.0 ⁶⁾ »	15.12 » osztr. ért.

¹⁾ Block, Statistique de la France.

²⁾ Porter, Progress of nations, és Statistical abstract.

³⁾ Situation decennale és Annuaire.

⁵⁾ American Almanac és Gothai Almanach.

³⁾ Schubert, Statistik és Gothai Almanach.

⁶⁾ Magyarország lakosságát 1877-ben 600,000-el nagyobbra tesszük, mint 1870-ben. Tudvalevő, hogy 1875-ig a népszaporodás passzív állott és csak azóta mutat némi emelkedést. Ausztriában Schimmer alapján 2 milliónyi szaporodást vettünk fel.

Franciaország	1838: 33.5 ¹⁾	34.43 frank
»	1876: 36.8	69.97 »
Angolország	1638: 27.0 ²⁾	1.7 font sterling
»	1873: 31.8 ³⁾	2.4 » »
Belgium	1841: 4.4 ⁴⁾	18.23 frank
»	1876: 5.3	28.49 »

Ezen számok természetesen csak megközelítő értékeket adnak, mivel a népszámlálás éve és az összehasonlításra választott pénzügyi évek nem esnek össze. Mindamellett szabad a fentebbi számokból azon következtetést levonni, hogy a fejenkénti adóteher egyetlen államban sem emelkedett oly arányokban, mint Magyarországon, mely körülményen még az sem változtat sokat, hogy Magyarországon a 48 előtti korszakban egyes adónemek nem az összes polgárok vállaira nehezedtek, hanem csak a nem kiváltságolt osztályok által viseltettek.

Kétséget nem szenved tehát, hogy az adóteher sehol nem emelkedett oly mérvben, mint nálunk. Már ez is egy figyelembe veendő körülmény, miután igen természetes, hogy sokkal nehezebb ott az adóterhet felemelni, hol az adószolgáltatás már is nagy mérvben emelkedett, mint ott, hol hosszú korszakon át lassúbb emelkedés volt. Ez elv igazságát mutatják a nálunk irtózatossá mérvben szaporodó adóhátralekölök. Másrészt igaz az is, hogy Magyarországon az abszolút adóteher a felsorolt államok közt még mindig a legkisebb⁵⁾, dacára annak, hogy p. sem a semleges Belgium, sem Angliának nincsen aránylag oly magas hadügyi budgetje. De mennyivel kisebb nálunk a jólét, a gazdagság, az adóképesség!

Az előadottakból véleményünk szerint különösen három következtetés vonható:

1. hogy az adóteher hazánkban az utolsó

¹⁾ ill. az 1836-diki népszámlálás szerint.

²⁾ » » 1841-diki » »

³⁾ » » 1871-diki » »

⁴⁾ » » 1846-diki » »

⁵⁾ Ez arány nem igen érintetik az önkormányzati adóteher hozzászámítását, mivel ez a legtöbb államban nagyobb mint Magyarországon. (Lásd Weisz Béla, községi pénzügy, Nemzetg. Szemle 1878.)

40—50 év alatt nagy mértékben emelkedett, nagyobb mértékben, mint más államokban;

2. hogy nemcsak az emelkedés nagyobb, mint bármely más államban, hanem hogy a viszonylagos adóteher is nagyobb, mint más államokban.

3. hogy államháztartásunkban a közvetett adók emelkedése lassúbb volt, míg az egyenes adók roppant progressióban emelkedtek.

Ezzel befejezván jelen dolgozatunkat, adott alkalommal a magyar államháztartás egyéb bevételi forrásait, valamint az államkiadások fejlődését tanulmányozni fogjuk.

Dr. WEISZ BÉLA.

ADATOK

MAGYARORSZÁG GABNAKIVITELÉNEK KÉRDÉSÉHEZ

AZ UTOLSÓ ÉVTIZEDBEN. *)

— Különös tekintettel a tarifviszonyokra. —

(A magyar tudományos akadémia által a Lévy-díjjal kitüntetett pályamű.)

V.

Midőn eddigelé a tarifviszonyoknak hatását általánosságban vizsgáltuk, az ország gabonaforgalma és kivitele szempontjából, szükséges lesz még azon speciális befolyást is figyelembe venni, melyet szállítási intézeteink díjszabásai különösen a főváros kereskedelmére gyakorolnak. Szükségtelen ezen részletes kérdés fontosságát bővebben fejtegetni. Mindenki tudja, mily segéd-eszközöket nyújt pénzerejével, központosított kereskedelmi intelligenciájával és segédforrásaival egy fejlődött forgalmi emporium az egész ország forgalmának, és hogy különösen rendes megszilárdult kivitel nem igen képzelhető oly közvetítő kereskedelmi központ nélkül, melyben az érdekelt országok üzleti relációi mintegy gyűpontban összefolyván, öntudatosabb, könnyebben áttekinthető, a conjuncturákhoz gyorsabban alkalmazkodó és a nagy kereskedelmi város minden segédforrásával támogatott ellátásra számíthatnak. Ugyanazért ugy a kereskedelmi világ, mint a szállító intézetek és maga hatáskörében a kormány mindig azon igyekeztek, hogy a főváros forgalmi és közgazdasági helyzete a lehető kedvezményezésekben részesíttessék, jól tudván, hogy a mi ez érdeken történik, az az ország kereskedelmének és gazdasági fejlődésének javára történt. Hogy mindennek daczára még ezen tekintetben is sok a pótlandó, hogy még számosak a káros behatású akadályok, az tagadhatatlan, és a mennyiben a tarifviszonyok e kérdésben is számba jönnek, azokról még különösen akarunk röviden megemlékezni.

Már e tanulmány első részében számszerűen kimutattuk, mily nagyon csökkent a főváros gabonakivitele 1868 óta, és miként nem volt képes többé csak valamivel is jelentékenyebb összegre emelkedni, még akkor sem, midőn a termési és kereskedelmi viszonyok jobbra fordultával az országnak kivitele

*) Az első közleményt lásd az 1880. évi III. füzetben.

egészben véve szépen gyarapodott. Ugyanott alkalmunk volt ezen jelenségnek egyik főokát kiemelni és előadni, miszerint első sorban fővárosunk kifejlett malomipara az, mely a rendelkezésre álló gabonamennyiségeket magához vonván és feldolgozván, a növekvő lisztkivitellel compensálja a csökkenő gabona-exportot. De miután mégis tagadhatlanul fennáll azon körülmény, hogy az ország tényleges gabonakivitelének sokkal jelentékenyebb része közvetített előbb Budapest által, mintsem jelenleg és így a fővárosi exportkereskedés hanyatlását e tekintetben félreismerni nem lehet, természetsszerűen komoly aggályok keletkeztek Budapest kereskedelmi jövője iránt és mindjobban elkezdett terjedni azon nézet, miszerint e tekintetben is kivált vasutaink tarifái voltak a tapasztalt hanyatlásnak okozói.

Lássuk tehát, mennyiben igazolt ezen vád, mily nagyok és mily hatásúak azon különbözetek, melyek a főváros közvetítő kereskedelmére nézve fennállanak.

Hogy ezen differentiális tarifák között helyes megkülönböztetést tehessünk, mindenekelőtt azon különbözeteket kell szemügyre vennünk, melyek a Budapesten keresztülvonuló szállító intézetek, tehát az osztrák államvaspálya és a dunagőzhajózási társaság helyi tarifáiban jelenkeznek. Miután ezen vállalatok vonalaira nézve Budapest nem képez végpontot és csak közbeneső állomás fontosságával bír, a szállító intézet azon igyekezeténél fogva, miszerint a küldeményeket minél hosszabb vonalán szállítsa és lehetőleg a vonalait egész hosszban áthaladó forgalmat vonja magához, a hosszabb vonalnak az övtarifa alkalmazása útján kedvezményeket nyújt, melyek által a direct és a Budapesten megtörött forgalom között távolabb központok, például Bécs előnyére és saját fővárosunk hátrányára, nagyobb-kisebb különbözetek állanak elő.

Az osztrák államvasut 1870. évi tarifájában ezen baj csak kis mértékben volt érezhető. Már említettük ugyanis, hogy bár ezen árszabás a távolságok szerint szinte fogyó egységtételekkel volt alakítva, mégis azon körülménynél fogva, hogy az egész átfutott vonalhossz egy és ugyanazon egységtétel szerint számított, mely 20 mértföldön túl egyenletesen 1 krajczárt tett mázsamérföldenkint, ez által, ha a Budapesten megtörött forgalom 20 mértföldnél messzebb eső helyről

jött a fővárosba és innen ismét 20 mértföldnél távolabb levő rendeltetési állomásra szállított, különbség a direct forgalommal szemben nem támadt, úgy, hogy a Tiszavidék és a bánát termő vidékeiről eredő gabonára nézve díjszabásilag nem tett különbséget, akár közvetlenül küldetett Bécsbe vagy Csehországba, akár előbb Pestre küldetett s innen lett azután később ugyanoda tovább szállítva. Egészen másképp fordult a viszony az 1876-ki árszabás életbeléptetésével, melynek alapján a tarifák úgy képeztettek, hogy az egyes zónák egységtételei egymáshoz hozzáadattak, minek folytán a megtörött forgalomnál az első öv sokkal magasabb egységtétele kétszer jöven számításba, a törött forgalom díjtétele mindig drágábban alakult a direct tariftételnél. Mert hogy a dolgot egy példával megvilágosítsuk, 1870-ben a tarifa következőleg számíttatott:

Temesvár-Budapest 39 ¹ / ₂ mértföld mázsamért-	
földenkint 1 krt számítva, tesz 100 klgr.	79 kr.
Kezelési illeték	<u>4 »</u>
Díjtétel	83 kr.
Budapest-Bécs 36 ¹ / ₂ mértföld ugyan-	
igy számítva	73 kr.
Kezelési illeték	<u>4 »</u>
Díjtétel	77 »
vagyis a törött forgalomban	
Temesvár-Bécs	160 »
míg a direct díjtétel 76 mértföld	
1 krral számítva	152 kr.
Kezelési illeték	<u>4 »</u>
Direct díjtétel	156 kr.

A törött forgalom tehát csak 4 krajczárral volt drágább, mint a direct forgalom, mely különbség a kezelési illeték másodszori felszámításából ered.

Az 1876-ki árszabás szerint azonban a díjtétel következőleg alakíttatott:

a) Temesvár-Budapest 203 kilométer.

75 kilométer à 0.40 kr.	= 30 kr.
228 » à 0.26 »	= <u>59.4 »</u>
Átvitel	89.4 kr.

Áthozat . . .	89.4 kr.
Kezelési illeték	4 »
Szállítási adó	1.8 »
Díjtétel . . .	95.2 kr.

b) Budapest-Bécs 278 kilométer.

75 kilométer à 0.40 kr. =	30 kr.
203 » à 0.26 » =	52.8 »
Kezelési illeték	4 »
Szállítási adó	1.5 »
Díjtétel . . .	88.3 kr.

tehát Temesvár-Bécs törött forgalomban 183.5.

c) Temesvár-Bécs 581 kilométer.

75 kilométer à 0.40 kr. =	30 kr.
506 » à 0.26 » =	131.6 »
Kezelési illeték	4 »
Szállítási adó	3 »
Díjtétel . . .	168.6 kr.

Az új számítási mód szerint tehát Budapest hátrányára a törött forgalomban 15 krnyi különbözet eredt.

Körülbelöl ugyanily viszony állott elő a Budapesten alól fekvő többi állomásokról is, úgy, hogy a díjtételek nemcsak hogy egyszerűen megdrágultak, mint ezt jelen értekezés III. részében bővebben kimutattuk, de a törött forgalomban előálló különbözetelek folytán még különösen megnehezítették és veszélyeztették Budapest közvetítő kereskedelmét.

Szolgáljanak erre nézve a következő példák:

Baziás - Budapest - Bécs	215.3 direct	194.0	különbözet	21.2
Czegléd » »	122.2 »	107.4 »	14.8	
Karansebes » »	209.7 »	194.0 »	15.7	
Kecskemét » »	130.9 »	115.8 »	15.1	
Kőbánya » »	95.6 »	85.3 »	10.3	
Lugos » »	199.4 »	184.3 »	15.1	
Oravicza » »	218.5 »	189.6 »	18.9	
Orsova » »	223.3 »	194.0 »	29.3	
Rékás » »	189.8 »	174.7 »	15.1	
Szeged » »	153.5 »	138.7 »	14.8	
Topolovetz » »	192.7 »	177.6 »	15.1	

A csehországi forgalomban hasonló különbözetek mutatkoztak. Így:

Baziás-Budapest-Brünn	238·1	direct	221·4	különbözet	16·7
Orsova-Budapest-Bodenbach	343·5	»	334·6	»	8·9
Szeged-Budapest-Prága	243·2	»	233·3	»	9·9
Kikinda-Budapest-Kolin	241·6	»	226·4	»	15·2

Az osztrák államvasut új árszabása ellen emelt panaszok sorában nem utolsó helyet foglaltak el az ezen különbözetek végetti felszólalások, és midőn a nevezett vasuttársulat 1878-ban gabonatarifáját újra megváltoztatta, a díjtételek leszállítása mellett a kérdéses különbözetek csökkentésére is kiterjesztette figyelmét. Ma tehát a fentebbi relációkban a Budapesten megszakitott és a közvetlen forgalom között már csak a következő differentiák állanak fenn:

Baziás - Budapest - Bécs	198·3	direct	186·6	különbözet	11·7
Czepléd » »	112·7	»	101·0	»	11·7
Karansebes » »	193·2	»	181·5	»	11·7
Kecskemét » »	120·5	»	108·8	»	11·7
Kőbánya » »	86·6	»	85·3	»	1·3
Lugos » »	183·6	»	172·0	»	11·6
Oravicza » »	201·3	»	189·6	»	11·7
Orsova » »	206·7	»	195·0	»	11·7
Rékás » »	174·9	»	163·2	»	11·7
Szeged » »	141·3	»	129·8	»	11·5
Topolovetz » »	177·5	»	165·8	»	11·7

Baziás-Budapest-Brünn	217·4	direct	201·9	különbözet	15·5
Orsova-Budapest-Bodenbach	306·2	»	299·3	»	6·9
Szeged-Budapest-Prága	213·7	»	198·2	»	15·5
Kikinda-Budapest-Kolin	214·2	»	198·7	»	15·5

Ugy, hogy ma Bécs irányában 11·7 kr., az osztrák államvasut csehországi állomásai irányában pedig 15·5 kr. rendszerinti különbözetet vehetünk fel, mint Budapest közvetítő kereskedelmének állandó terheltetését. Az övtarifa alkalmazásából előálló ezen differentiákra, valamint megszüntetésük módjára nézve már volt alkalmunk elmondani véleményünket. Itt csak

újra rá akarunk utalni azon eredményekre, melyek a zónatarifa alapján alkotott díjszabásokból legfontosabb kereskedelmi központunkra nézve előállanak, újabb bizonyítékaul annak, miszerint ily egészségtelen differentiálások által a vasutak kezébe van adva, minden kényszerítő ok és öntudatos közgazdászati czél nélkül a legérzékenyebben befolyásolni egyes városok és vidékek forgalmi érdekeit. A vasutak tarifájuk ilyszerű megváltoztatása által képesek virágzó közvetítő kereskedelemmel bíró városok forgalmát egy csapással megsemmisíteni és másrészt oly piacoknak előnyt nyújtani, melyeknek alaptalan kedvezményezése az ország közgazdászati érdekeivel könnyen ellenkezhetik. Annál visszásabb eredményekre vezet ezen eljárás, mert a helyi tarifák ilyszerű alakítása nem történik egyes helyek kereskedelmi viszonyainak öntudatos mérlegezésével, hanem a távolság szerint fogyó egységtételek ugyszólván mechanikus alkalmazása mellett a tarifapolitika ezen viszonyok felett egyszerűen napirendre tér. Elfogadjuk azon engedményeket, melyeket a vasutak hosszú távolságra menő szállítások javára oly célból adnak, hogy ezen szállítás lehetőssítsék, de egészen más dolog magában a helyi forgalomban minden 100 kilométerre más díjtételt számítani, és mint már mondtuk, a természetes távolsági viszonyokat mesterségesen fejre állítani. A következőkényt ez esetben megérzi Budapest, midőn az osztrák államvasut a hosszabb szállítás kedvezményezésének ürügye alatt Bécsset előnyösebb forgalmi helyzetbe hozza, más esetben megérzi Debreczen Nagyvárad ellenében stb., tisztán a vasutak önkényes tarifképzése folytán. De ha már egyáltalán egészségtelennek tartjuk ezen differenciálást, legkevésbbé fogadhatjuk azt el a gabona-árszabásoknál, melyek kis és nagy távolságokra egyenlően alacsonyak legyenek arra, hogy az ország minden vidéke szükségletét helyi viszonyaihoz mértén egyforma feltételek mellett fedezhesse.

E tekintetben a fennforgó bajok orvoslására — jóllehet azok nagy része, mint később látni fogjuk, vissztérítések útján elenyésztetik — újra csak azt ajánlhatjuk, hogy vasutaink és Budapestet illetőleg különösen az osztrák államvasut, egyenlő egységtételek alapján állítsák fel helyi gabona-árszabásukat, és ezen egységtételt szabják olyanra, hogy alkalmazása mellett a

forgalom károsítása nélkül nagyobb távolságokra is eljuthassanak. Már kimutattuk, hogy az osztrák államvasut mai gabonaárszabása következő:

50 kil.	100 kil.	200 kil.	300 kil.	400 kil.	500 kil.
24·5 kr.	40·7 kr.	65·2 kr.	89·7 kr.	114·2 kr.	138·6 kr.

Ha már most ezen vasut az 1 kr. mázsamértföldenkinti, vagy 100 kilogr. kilométerenkinti 0·264 kr. egyenlő egységtételt fogadna el, tételei következőleg alakulnának:

50 kil.	100 kil.	200 kil.	300 kil.	400 kil.	500 kil.
17·5 kr.	30·9 kr.	57·8 kr.	84·8 kr.	111·7 kr.	138·6 kr.

Ötszáz kilométer távolságnál elérné tehát mai tételét, mely csak ezen távolságon túl növekednék valamivel, de nem annyira, hogy a szállítás túlságosan megterhelhetnének. Ennek ellenében 500 kilométerig, tehát a belforgalomban a legfontosabb relációkra nézve a tarifák jóval olcsóbbakká válnának, a törött forgalom hátrányára fennálló különbözetek (kivéve a kezelési illeték másodszori beszédéséből eredő 4 krnyi állandó különbözetet) teljesen megszűnnének és evvel orvoslást találnának nemcsak Budapestnek, de minden közbeneső állomásnak ez irányban hangoztatott bajai. Nem is hisszük, hogy a tarifáknak olynemű megváltoztatása a vasuttársulat nagyobb károsodásával járna, mert a díjtételek inkább csak egyenletesen oszolnának meg, és a mennyiben egészben véve a tarifák mégis alacsonyabbak lesznek, erre nézve compensatióul még a helyi forgalomban is a szállítás növekedését kell feltételeznünk. A javaslatba hozott tarifa-alakítást és annak befolyását Budapest megszakított forgalmára még egy példával illusztrálva, úgy látjuk, hogy ma

Baziás-Pest (423 kil.) 119 kr.

Pest-Marchegg (232 ») 72·3 »

191·3 kr. direct 175·8 különb. 15·5 kr.

Mig az indítványba hozott tarifa szerint

Baziás-Pest 118 kr.

Pest-Marchegg 66·4 »

184·4 kr. direct 180·4 különb. 4 kr.

Vagy pedig ma	
Czegléd-Pest (73 kil.)	33·4 kr.
Pest-Marchegg (232 »)	72·3 »
	<hr/>
	105·7 kr. direct 90 különb. 15·7 kr.

A javasolt tarifa szerint pedig	
Czegléd-Pest	23·7 kr.
Pest-Marchegg	66·4 »
	<hr/>
	90·1 kr. direct 86·1 különb. 4 kr.

Az osztrák államvasut helyi tarifája tehát nemcsak olcsóbbá válnék, de mint kiemeltük, a ma még mindig tetemes különbözetek a direct és a megszakított forgalom között 4 krra leszál-
lanának.

Említettük, hogy Budapest hátrányára ily különbözeteket a dunagőzhajózási társaság helyi forgalmában is találunk. Így

Mohács-Bécs	102 kr.
Mohács-Pest	47 kr.
Pest-Bécs	61 »
	<hr/>
	összesen 108 kr.

vagyis a különbözet a törött forgalom hátrányára 6 kr. Ezen differentia azonban a gyakorlatban még lényegesen növekszik akkor, ha az említett társulat által adott vissztérítési kedvezményeket vesszük tekintetbe, mert tényleg a számítás így áll:

Mohács—Bécs 102 kr., ebből levonva engedélyezett 20 ⁰ / ₀ rabatt	81·6 kr.
Mohács—Pest 47 kr., levonva 20 ⁰ / ₀ rabatt	37·6
Pest—Bécs	61·0
	<hr/>
összesen	98·6 kr.

a különbözet tehát tulajdonkép Budapest hátrányára 17 kr.

Szállító intézeteink helyi forgalmában tapasztalt ezen differenciák mellett, a különbözetek egy más nemére is ki kell terjeszteni figyelmünket, melyek eltérő megítélés alá esnek, noha lényegükben az előbbiekkal rokonok. Ezek ugyanis azon különbözetek, melyek a Budapesten megtörött kiviteli forgalmakban erednek, a szerint, a mint t. i. valamely szállítmány egy Budapesten alól fekvő feladási állomásról vagy közvetlen küldetik el külföldre, vagy előbb Pesten megállapodik és csak innen

szállíttatik tovább ugyanazon külföldi rendeltetési állomásra. A különbségek két neme között abban fekszik a különbség, hogy míg az első a helyi tarifák alakításának módjából erednek, az utóbbiak a helyi és a kiviteli árszabások kombinációjából létesülnek, mihez képest eltérő szempontból is ítélendők meg.

A helyi árszabásoknál ugyanis nem találtuk indokoltnak, vagy legalább túlzottnak véltük a rövidebb vonal díjtételének megdrágítását a hosszabb vonalon menő szállítás ellenében, és így a differenciák elejtése mellett szólottunk; a kiviteli árszabásokra nézve azonban gabonaexportunk érdekében határozottan szükségesnek tartjuk, miszerint azok olcsóbbak legyenek vasutaink helyi tarifáinál, vagyis hogy vasutaink egyes vonalrészeikre a kiviteli árszabásokban alacsonyabb díjrészeket engedélyezzenek, mint minőket ugyanazon vonalrészekre a belföldi forgalomban szednek. Kívánjuk ezt azon meggyőződésben, hogy gabonakivitelünk csak oly mérsékelt szállítási díjak mellett lesz képes magát fentartani és fejlődni, melyekre a vasutakat a localforgalomban is leszorítani azért nem akarjuk, mert először ez utóbbi némileg magasabb díjakat megbir, és mert attól kell félni, hogy az esetre, ha a kiviteli és belföldi szállításra egyenlő díjakat követelünk, ennek nem az lesz következménye, hogy a vasutakat éltető localforgalom díjtételei a kivitelt lehetővé tevő olcsó színvonalra fognak süllyedni, hanem hogy akadály fog emeltetni a kiviteli tarifák oly leszállítása ellen, melyre a vasutak hajlandók volnának, ha egyuttal helyi tarifájukat is nem kellene leszállítaniok.

Egy szóval, mivel legalább exportra szoruló országra nézve előnyösebb a kiviteli árszabásokban elérni messzebb menő kedvezményeket, habár azok a belföldi forgalomra át nem vitetnek, mintsem az előbbiekről is lemondani csak azért, hogy a kiviteli és a helyi forgalom között különbségek ne támadjanak, ezen tulajdonképi differentialis tarifákat nem hogy károsaknak tekintenők, hanem — mint különben ez irányban a közvélemény is már meglehetősen megállapodott — bennök csak az ország kivitelét előmozdító kedvezményt, nem pedig a belföldi forgalom ellenében adott igazságtalan előnyt kell látnunk. Igen természetes, hogy a vasutak könnyebben adbatnak a kiviteli kereskedelem javára engedményeket, és hogy ezek nyújtásában

messzebb mehetnek, ha ez reájuk nézve kivételes áldozatot jelent, és nem úgy áll a kérdés, miszerint ezen engedményeket összes helyi forgalmukra is ki kell terjeszteniök. Nem akarjuk ezzel mondani, mintha a belföldi forgalom háttérbe szorítását igazoltnak tekintenők, ellenkezőleg már hangsúlyoztuk annak szükségét, miszerint mindenekelőtt a helyi árszabások mérséklendők, egyrészt azon nagy fontosságuknál fogva, melylyel az ország forgalmára birnak, másrészt azon behatás szempontjából, melyet a kiviteli tarifákra is gyakorolnak, de e mellett a messzebb távolságra menő és nagyobb versenyzésnek kitett kivitelre nézve még nagyobb engedményeket tartunk kívánatosaknak, melyeket nem akarunk az által lehetetlenné tenni vagy megnehezíteni, hogy helyi és kiviteli tarifák között oly egyformaságot létesítsünk, melyet a gyakorlati igények elítélnek. Midőn tehát elméletileg nem teszünk kifogást azon különbségek ellen, melyek a Budapesten megtörött forgalomra nézve a kiviteli tarifák nagyobb kedvezményezéséből erednek, — és ezek egyszerű eltörlését indítványozni képesek nem vagyunk, — másrészt gyakorlatilag véve a dolgot, mégis gondoskodnunk kell arról, hogy a főváros közvetítő kereskedésének nagy fontosságánál fogva ezen differenciák hatása is lehetőleg ellensúlyoztassék és csökkentessék. Mielőtt azonban ezen kérdésre térnénk, lássuk előbb példákban, mily összegre emelkednek ezen különbségek, hogy így hatásukat megítélhessük, megjegyezvén, miszerint a felhozott példákban könnyebb áttekintés végett a külföldi értékben kifejezett árszabásokat, egy márkot 57 krba és egy frankot 47 krba véve, átszámítottuk.

D é l n é m e t f o r g a l o m.

	Megszakított forgalom	Direkt forgalom	Különbözet
Baziás—Mannheim	293 + 119 = 412	405	7
Szeged—Mannheim	293 + 62 = 355	344	11
Arad—Mannheim	293 + 87·3 = 380·3	366	14·3
Debreczen—Basel	304 + 81 = 385	369	16
Nagyvárad—Basel	304 + 86 = 390	374	16
Szolnok—Heidelberg	293 + 41·5 = 334·5	328	6·5
Miskolcz—Alzey	307 + 63 = 370	345	25
Kassa—Frankfurt	290 + 98·4 = 388·4	349	39·4

B a j o r f o r g a l o m.

	Megszakított forgalom			Direkt forgalom	Külön- bőzet
Baziás—München	202	+	119 = 321	309	12
Orsova—Augsburg	218	+	127·4 = 345·4	334	11·4
Kecskemét—Regensburg	196	+	41·2 = 237·2	221	16·2
Losoncz—München	202	+	58·5 = 260·5	252	8·5
Miskolcz—München	202	+	63 = 265	258	7
Nyiregyháza—Nürnberg	221	+	88·2 = 309·2	298	11·2
Szikszó—Bamberg	226	+	75·9 = 301·9	294	7·9
Fegyvernek—München	202	+	58·7 = 260·7	249	11·7
Brassó—München	202	+	202·1 = 404·1	387	17·1
Kolozsvár—München	202	+	134·2 = 336·2	325	11·2
Szeben—München	202	+	176·3 = 378·3	361	17·3
Merczifalva—München	202	+	102·8 = 304·8	291	13·8

H a n n o v e r—m a g d e b u r g i f o r g a l o m.

	Megszakított forgalom			Direkt forgalom	Külön- bőzet
Detta—Hannover	274	+	100 = 374	365	9
Félegyháza—Braunschweig	274	+	47·3 = 321·3	316	5·3
Oravicza—Magdeburg	265	+	122 = 387	380	7
Hatzfeld—Minden	294	+	80·2 = 374·2	364	10·2
Orosháza—Osnabrück	311	+	93 = 404	367	37
Szabadka—Wolfenbüttel	274	+	87·4 = 361·4	353	8·4
Csaba—Cassel	299	+	76·3 = 375·3	334	41·3
Kurtics—Uelzen	274	+	84·1 = 358	334	24

R a j n a i f o r g a l o m.

	Megszakított forgalom			Direkt forgalom	Külön- bőzet
Lugos—Aachen	347	+	104·3 = 451·3	433	18·3
Karansebes—Neuss	335	+	113·9 = 448·9	429	19·9
Eszék—Crefeld	335	+	123·4 = 458·4	423	35·4
Algyő—Venlo	335	+	73·7 = 408·7	384	24·7
Nagyvárad—Köln	324	+	86 = 410	405	5
Arad—Coblenz	314	+	87·3 = 401·3	381	20·3

Svájci és vorarlbergi forgalom.

	Megszakított forgalom	Direkt forgalom	Külön-bőzet
Baziás—Aarau	297 + 119 = 416	387	29
Verciorova—Basel	300 + 127·4 = 427·4	399	28·4
Temesvár—Bern	335 + 90·9 = 425·9	409	26·9
Tura—Bludenz	265 + 31·5 = 296·5	283	13·5
Fülek—Bregenz	244 + 54·8 = 298·8	282	16·8
Rimaszombat—Verrières	344 + 63·6 = 407·6	391	16·6
B.-Hunyad—Lausanne	348 + 120·8 = 468·8	438	30·8
Királytelek—Vevey	350 + 83·9 = 433·9	420	13·9
Szolnok—Romanshorn	249 + 41·5 = 290·5	275	15·5
Kikinda—Genf	331 + 75·5 = 406·5	390	16·5
Gattaja—Genf	331 + 109·7 = 440·7	417	23·7
Orsova—Genf	331 + 127·4 = 458·4	429	29·4

Francia forgalom Lyonon túl.

	Megszakított forgalom	Direkt forgalom	Külön-bőzet
Mehádia—Genf transit	257 + 127·4 = 384·4	355	29·4
Temesvár— » »	257 + 90·9 = 347·9	331	16·9
Verciorova— » »	257 + 127·4 = 384·4	355	29·4
Mokrin— » »	257 + 72·5 = 329·5	313	16·5
Gyöngyös— » »	257 + 42·6 = 299·6	283	16·6
Miskolcz— » »	257 + 63 = 320	300	20
Losoncz— » »	257 + 58·5 = 315·5	296	19·5
Apahida— » »	257 + 137 = 394	362	32
Kolozsvár— » »	257 + 134·2 = 391·2	359	32·2
Debreczen— » »	257 + 81·1 = 338·1	315	23·1
Nagyvárad— » »	257 + 86 = 343	320	23

Azt látjuk tehát ezen összeállításokból, hogy a Budapesten megtörött forgalomra nézve fenálló differenciák, melyeknek átlagát mégis körülbelül 20 krajczárban lehetne felvenni, nagyon különbözők. Ezen differenciák képviselik egyszersmind azon engedményeket, melyeket hazai vasutaink a külföldi árszabásokban kivitelünk előnyére a Budapestig terjedő vonalrészen a helyi tarifák ellenében nyújtanak. Meg akarjuk azonban itt jegyezni, hogy ezen különbözetek egyes esetekben még nagyobbak volnának, ha némely vasut már magánál a tarifkép-

zésnél is nem igyekeznék azon, miszerint e differenciák túlságosan ne növekedjenek. Az osztrák államvasut a francia forgalomban Genf transit például díjtételeit úgy képezi, hogy Budapesttől 3·75 centime egységtételt számít, míg a Budapesten alól fekvő állomásokról Budapestig 5 centime egységtétellel alakítja tarifáját és az így nyert összeget a budapesti tételhez hozzáadja. Ezen számítási móddal két cél éretik el, először a kedvezmény legnagyobb része a budapesti tételre vitetvén át, ez különösen olcsóvá lesz, és így a kivitel Budapestről magáról a legnagyobb előnyben részesítettik, másodszor az által, hogy a kedvezmény kisebb része marad a Budapesten alóli vonalrészekre, a különbség ezen vonalrész helyi árszabásához képest csökken és így a Budapesten megtörött forgalom hátrányára eredő differentia szinte apad. Az osztrák államvasut baziás—bécsi díjtételének magasságára nézve ugyanis közönyös, akár az egész vonalhosszra egyenletesen számít 4·5 centime egységet, akár úgy osztja meg a kedvezményt, mint fentebb mondtuk és Budapest—Bécsre 3·75, Baziás—Budapestre pedig 5 centime egységet vesz igénybe, az összdíjtétel mindkét esetben egyenlő magas, de az utóbbi számítási mód Budapestre nézve a fentebb kifejtett előnyökkel bír és részben corrigálni van hivatva az osztrák államvasut helyzetéből folyó azon hátrányt, hogy Budapest mint közbenső állomás rendes tarifképzés mellett a hosszabb vonallal szemben nem a legnagyobb kedvezményben részesülne.

Daczára azonban mindennek, a fenmaradó különbözetek még mindig elég lényegesek és a kivitel károsodása nélkül árszabásszerűleg nem is enyészthetők el. Mivel pedig ily különbözetek a főváros közvetítő kereskedelmét mindenesetre hátrányosan érintik és az kétséget nem szenved, miszerint virágzó és szilárd kereskedelmi fejlődés céljából a fontos forgalmi központok actióképességét minden lehető eszközzel támogatni kell, más utak és módokról szükséges gondoskodni az említett hátrányok ellensúlyozására. A gyakorlat ez irányban azon utat jelölte ki, hogy ily fontos közvetítő piacok javára a különbözetek vissztérítési uton egyenlítettessenek ki. A szállító vállalatok tárházainak vagy közraktáraknak azon előny adatik, miszerint az oda címzett és ott elhelyezett kül-

demények után, ha azok később tovább szállíttatnak, a helyi és direkt tarifa közötti különbszet refaktia alakjában visszafizettetik és így, ha csak a közraktárban történt elhelyezés által kimutattatik a küldeménynek azonossága, az a továbbszállításnál ugyanazon díjtételben részesül, mintha az eredeti feladási állomásról közvetlenül a direkt árszabás olcsóbb tételével került volna feladásra. Budapesten az osztrák államvasut 1875-ben állított fel pályaudvarán ily tárházakat, melyek körülbelül egy fél millió vámmázsa felvételi képességgel a magyar ált. hitelbank és három elsőrendű kereskedői cég által képzett consortium kezelésébe adatván, a fentebb említett kedvezményekkel felruháztattak, úgy, hogy az osztrák államvasutnak Budapesten alól fekvő állomásairól, valamint ezen vasut hátpályáiról kerülő minden küldeményre nézve, mely Budapesten ezen tárházakon át transitál, gyakorlatilag véve a törött forgalom hátrányára fenálló különbszetek megszűnnek. A kérdéses kedvezmény később kiterjesztetvén a magy. államvasutak északi vonaláról jövő azon szállítmányokra is, melyeknek útiránya Budapesten át vezet, joggal állíthatni, hogy a fentebb kimutatott különbszetek tényleg a kereskedelemre nem nehezedenek, és hogy árszabási szempontból biztosítva van a kereskedő világ részére annak lehetősége, miszerint a gabonát Budapestre hozván, tarifyszerű hátrány nélkül választhat a között, vajjon a conjunkturák szerint előnyösebb-e árúját itt értékesíteni vagy külföldre tovább szállítani. Már ezen körülményből is kitűnik, hogy hibás volna a budapesti gabonakivitel csökkenésének fő okát, mint az sok oldalról történik, ezen tarifkülönbszetekben keresni és első sorban az osztrák államvasutat okolni, hogy ez már helyzeténél fogva is a budapesti forgalmat háttérbe szorítani kénytelen. Szükségesnek találjuk ezt kiemelni, mert ily hamis kiindulási pontok gyakran vezetnek téves felfogásokra, melyek mindinkább terjedvén és gyökeret vevén, a baj valódi kútforrásának felismerését és helyes orvoslását nehezítik. Hogy a törött forgalom különbszetei nem képezik a budapesti gabonakivitel valódi akadályát, arra nézve tanuságos bizonyítékot nyújthat az osztrák államvasut tárházaiba jutó küldemények továbbszállítási aránya is. Mert, ha az ott raktározott és onnan ismét tovább küldött gabonamennyiségeket számba vesszük, úgy látjuk, hogy

	érkezett	továbbszállított
1876. év október—december	66,532	23,412
1877. év január—márczius	92,845	4,878
1877. év ápril—június	145,239	18,094
1877. év július—szeptember	283,697	89,840
1877. év október—december	140,054	29,690
1878. év január—márczius	106,381	12,750
1878. év ápril—június	139,237	6,054
1878. év július—szeptember	213,443	71,684
1878. év október—december	153,138	47,932
összesen	1.340,566 mmázsa	304,334 mm.

Miután tehát a tárbázákba érkezett 100 métermázsa után nem lett több reexpediálva, mint 22·7 mmázsa, a többi pedig Budapesten maradt, ez legjobb bizonyítéka annak, hogy a kivitel vagy egyáltalán lehetetlen volt, vagy hogy helyben jutányosabban lehetett a gabonát értékesíteni, mint külföldön. Tehát nem a törött forgalom differenciái okozták, hogy Budapestről nagyobb kivitel nem eszközöltetett, mert hisz ezek a kérdéses gabonamennyiségek után vissztérítették volna, sőt még visszaadatott volna a beszedett kövezetvám is.

Másutt kell tehát a valódi okot keresni, és önkénytelenül visszavezettünk már e tanulmány első részében kifejtett azon nézetünkhöz, hogy a fővárosi gabonakivitel csökkenését nem szabad mint elszigetelt jelenséget szemügyre venni, és hogy nem lehet azt budapesti gabonakereskedésünk ijesztő hanyatlásának bizonyítékául tekinteni, hanem ellenkezőleg ezen jelenség magyarázatát kivált abban kell felismernünk, miszerint gabonakereskedésünk alakot változtatott, a malomipar növekedésével gabonakivitelünk nagy részben lisztkivitellé convertáltatott és megnyugvást kell találnunk abban, hogy Budapestnek gabonaforgalma egészben véve 1868 óta nem hanyatlott és hogy liszt kivitele folytonos emelkedésnek örvend.

Kedvezőtlenebb viszonyok állanak fenn a budapesti gabonaforgalom azon részére nézve, melyet a dunagőzhajózási társaság közvetít. Ezen vállalat tarifáiban, kivált az Al-Dunáról a főváros közvetítő kereskedelmére nézve még nagyobb differenciák mutatkoznak, mint a vasuti forgalomban, mint ezt elég lesz a következő példákkal igazolni:

Galacz—Budapest—München $203\cdot6 + 190\cdot9 = 394\cdot5$, direkt $324\cdot3$, különb. $70\cdot2$ kr.

Braila—Budapest—Frankfurt $203\cdot6 + 273\cdot6 = 472\cdot2$ kr., direkt $378\cdot4$, különb. $98\cdot8$ kr.

Silistria—Budapest—Neuss $191\cdot7 + 328\cdot8 = 520\cdot5$, direkt $427\cdot5$, kül. 93 kr.

Csernavoda—Budapest—Romanshorn $203\cdot6 + 256\cdot1 = 459\cdot7$, direkt $380\cdot2$, különb. $79\cdot5$ kr.

Widdin—Budapest—Romanshorn $144\cdot2 + 256\cdot1 = 400\cdot3$, direkt $340\cdot7$, különb. $59\cdot6$ kr.

Miután ezen különbözetekre nézve nem nyújtatik oly orvoslás, mint a vasuti forgalomban, könnyen megmérlegelhető azon felette káros behatás, melyet e differenciák Budapest közvetítő kereskedelmére gyakorolnak. Szembeötlő, miszerint ily terheltetés mellett a dunai forgalmat lehetetlen fővárosunkban megszakítani, mi annál sajnósabb, mert ez által egy fontos eszközt veszítünk el azon igyekezet érvényesítésére, hogy a román gabonaforgalmat Budapesten mint közvetítő piacon központosítsuk. Bécs e tekintetben a dunagőzhajózási társaság által határozottan kedvezőbb helyzetbe van állítva, mert Bécsre nézve nemcsak a tarifszerű különbözetek hasonlíthatatlanul csekélyebbek, de a dunaparti tárházakban ezek elenyésztesítésére is mód van adva. Így nem lehet csodálni, hogy délkeleti szomszédainknak gabonaforgalma Bécsbe gravitál, hogy az Al-Dunáról jövő és üzérkedésre vett szállítmányok a bécsi tárházakba központosulnak, és hogy a dunai forgalomra nézve a közvetítő kereskedést ma már Bécs tartja kezében. A bécsi gabonakereskedés folyamatos emelkedése ma már constatóált tény, és hogy e viszonyok létesítésére saját tétlenségünk, valamint az entrepot-intézménynek ottani fejlesztése teremtette meg az alapot, az is kétségbe vonhatlan. A bécsi prater-rakparton létesített nagy terjedelmű tárházak, melyek a község, az uniobank és a dunagőzhajózási társaság tulajdonában vannak, a folyó esztendőben már nem voltak elégségesek a nagy mennyiségben érkező gabona elhelyezésére, a város kénytelen volt a világkiállítási helyiségek erre alkalmas egy részét is raktározásukra igénybe venni. Ezen dunaparti tárházaknak Kaiser-Ebersdorffal való vasuti összeköttetése még lényegesen fokozni fogja aktioképességüket, ugy

hogy reánk nézve vagy már bekövetkezett, vagy legalább közel áll azon aggasztó veszély, miszerint az aldunai gabonakereskedés közvetítését Bécs előttünk elhódítja. Nincs szándékunkban a közraktári intézmény hasznai felett elméleti fejtegetésekbe bocsátkozni, annyira áthatotta a kérdéses előnyök ismerete a közvélemény minden rétegét, hogy e tárgyban szót vesztegetni felesleges. Csak azt látjuk szükségesnek kiemelni, hogy ha már a közraktárak felállítását oly sokaig elhaladni engedték, és ma sem lehetünk még biztosak a felől, mikor fognak azok gabonakereskedésünk céljaira készen állani, — a fenálló hátrányok részbeni orvoslására legalább egyelőre a dunagőzhajózási társaságtól is követelni kellene, miszerint fővárosunkban, úgy mint Bécsben tette, tárházakat állítson fel, és ezekben a Budapest törött forgalmára nézve fenálló differenciákat vissztérítse. Ily intézkedés nélkül a dunai gabnakereskedés piacunk számára fenn nem tartható, és teljes joggal felhetünk tőle, miszerint Bécs annyira magához édesgeti ezen forgalmat, hogy azt megszokott utáiból elkésett intézkedések által nem leszünk többet képesek visszaszerezni.

A kérdéses különbözetek visszatérítésére nézve még egy megjegyzést akarunk e helyütt tenni. A közlekedési vállalatok, mint mondva volt, ezen visszatérítéseket csupán bizonyos megjelölt közraktárakba elhelyezett szállitmányok után engedélyezik, mert visszaélésektől félve, meggyőződést akarnak arra nézve, hogy a megszakított forgalomban valóban ugyanazon áru szállítatik tovább, mely a kérdéses feladási helyről érkezett. Véleményünk szerint a közlekedési vállalatok fontos kereskedelmi központok érdekében még egy lépéssel tovább mehetnének és nem sértenék érdekeiket, ha az áruazonosságra súlyt nem fektetnének. Ha a szállító intézet szükségesnek látja, hogy bizonyos feladási állomásról valamely rendeltetési állomásra olcsóbb díjtételt engedélyezzen, ha ezen olcsóbb díjtételt megadandónak tartja az esetben is, midőn a szállítás egy közbeneső helyen megszakított, úgy tartjuk, a szállító intézet szempontjából már nincs nagy különbség abban, ha például a Galaczról jött 1000 métermázsa gabona Pesten megáll és darab idő múlva Münchenbe tovább megy, vagy ha Pesten eladatik és innen később más, de ugyanily mennyiségű gabona vitetik ki Münchenbe.

A dunagőzhajózási társaságra nézve ez esetben csak az lehet a döntő, hogy az ő vonalán az ő hajóival valóban 1000 méter-mázsa szállított Galaczból Münchenbe, és az erre szóló direkt díjtételt a forgalom könnyítése érdekében megadhatja akár ugyanegy, akár más-más küldemény van szóban. Visszaélésről tulajdonképp szó nem lehet, mert ha meg is engedjük, hogy egyes esetekben oly szállító, ki Budapestről Münchenbe akar gabonát kivinni, igyekezni fog egy más kereskedővel összeállani, ki ugyanily mennyiséget az Al-Dunáról hozott fel Budapestre, hogy a visszatérítési összegben például megosztozzanak, ez nagyobb terjedelemben mégis nem igen fog előfordulni, mert hiszen a szállítók a közlekedési vállalatok előtt ismertek, és nem is igen lesznek hajlandók idegen név alatt feladni és így másra bízni árúikat. A míg pedig ugyanazon szállító használja fel a refaktia kinyerésére azon körülményt, hogy előbb Budapestre ugyanazon szállító intézet vonalán hozott fel megfelelő küldeményt, a vállalattal szemben egyenlő teljesítményt tesz, akár ezt a küldeményt szállítja tovább, akár mást. Mindkét esetben a kivitel elősegítésére és a forgalom Budapesten való megszakitásának könnyítésére szolgál az adott vissztérítés, és ezen szempont a kedvezménynek minél tágasabb alapon engedélyezését eléggé igazolja. Más téren ugyanily szabadelvű felfogást látunk érvényesülni a cautions à titre d'acquit név alatt szokásos adó-vagy illeték-vissztérítéseknel, melyek az át- és kivitel előmozdítása céljából az árú ugyanazonosságát szinte nem tartják szigorúan szem előtt. Nagy fontossággal bírna ilynemű engedmény már azért, mert közraktárak felállítása nélkül is rögtön lehetővé tenné a dunagőzhajózási társaság panaszolt különbözeteinek megszüntetését, egyszerűen kimondatván, hogy a nevezett társaság vissztéríti a direkt tarifák ellenében Budapestre nézve fenálló differenciákat, ha két hó lefolyása alatt ugyanoly gabonamennyiség szállítatik innen tovább, mint mely a társulat hajóival a bemutatott fuvarlevél tanúsága szerint ide felhozatott.

Az árszabási különbözetek mellett vannak azonban még más körülmények is, melyeket a közvélemény mint fővárosi gabonakivitelünk hanyatlásának okait szokott felemlíteni, és jó lesz ezeknek horderejét is bonczkés alá venni. Gyakran állittatik,

hogy egy ily főok vasuthálózatunk azon hibájában keresendő, miszerint a kivitelnél Budapest elkerülése sok irányzatban lehetővé van téve. Így például a szolnok-hatvani vonalrész a Tiszavidék és a hátpályák forgalmát Budapest mellőzésével rövidebb úton engedi Északnémetországba kivitetni, így az északkeleti és a kassa-oderbergi vasutak által létesített transversális irány felső Magyarország kivitelét szinte a főváros elkerülésével közvetíti. Tagadhatlan, hogy vasuti hálózatunk nem eléggé rendszeres alakítása ellen emelt ezen és más hasonló panaszok jogosultsággal bírnak, és hogy elméletileg legtökéletesebbnek tekinthetjük azon vasuti hálózatot, mely az ország közepén fekvő fővárosból, mint csomópontból kiindulva, az ország határai felé szétsugárzik. A vasutak csoportosítása lesz hivatva a baj ezen oldalán lehetőség szerint javítani, és természetes, hogy az e tekintetben várt intézkedések Budapest kereskedelmének is javára fognak szolgálni, gyakorlati szempontból azonban érdekesnek tartjuk kiemelni, hogy a forgalomnak panaszolt elterelése kisebb dimenziókra szorítkozik, mintsem rendesen hiszik, és hogy túlozzuk az e tekintetben fenálló viszonyok behatásának fontosságát, ha bennök gondoljuk feltalálhatni a fővárosi kivitel lejebb szállásának fő okát. Mert vizsgáljuk a kivitel irányzatait, és azt fogják látni, hogy Magyarországból exportáltatott gabona:

	Marcheggen át	a Dunán	Oderbergen át
1875-ben	1.577,000 mm.	885,000 mm.	17,000 mm.
1876-ban	1.812,000 »	854,000 »	394,000 »
1877-ben	1.821,000 »	1.082,000 »	561,000 »
1878-ban	1.675,000 »	1.222,000 »	423,000 »

Az Oderbergen át szállított mennyiségek tehát, a Budapesten transitáló mennyiségekhez viszonyítva, aránylag nagyoknak nem mondhatók, és a forgalom irányzatát tekintve, a főváros kivitele sokkal magasabbra emelkedhetett volna, ha csak azon küldeményeket vonta volna magához, melyeknek útja különben is Budapesten át vezetett. Az említett években ugyanis Budapestről csak a következő gabonamennyiségek szállítottak el:

1875-ben 276,000 métermázsza.

1876-ban 387,000 »

1877-ben 564,000 »

1878-ban 493,000 »

Hogyha tehát 1875-ben az oderbergi utirányon csak 17,000 métermázsza ment ki, a marcheggi utirányon pedig és a dunagőzhajózási társaság által 2.462,000 mm. kivitel eszközöltetett, melynek legnagyobb része a fővároson keresztül vonult, és ez utóbbi ebből mégis csak 276,000 mm. kiviteli forgalmat vonhatott magához, akkor joggal következtetjük, hogy a vasuthálózat viszonyai által lehetősitett forgalom-elterelés nem játszik döntő szerepet Budapest kivitelének csökkenésében. Igaz, hogy a következő években az oderbergi utirány részeltetése nagyobb összegekre növekszik, minek magyarázatát a cartell megállapodásaiban és az oderbergi relátiónak jutó forgalmi hányad fixirozásában kell keresni, de a Pestet mellőző forgalom ezen esztendőben is messze elmarad a fővárost érintő forgalom mellett, és hogy e növekedésnek nem volt direkt hatása Budapest kivitelére, azt legjobban bizonyítja ez utóbbinak is egyidejű emelkedése. Egyáltalán azon körülmény, miszerint gabonakivitelünknek túlnyomó része Délnémetországba és Svájcba irányul, már magában véve biztosítja azt, hogy kivitelünk legnagyobb részére nézve Budapesten át fog vezetni a természetes utirány, mert habár ezen kiviteli relációkban a déli vasut is szállít tekintélyes mennyiségeket, ezek vagy saját állomásairól származnak és így már a termelési helyek fekvése szerint nem Budapest felé gravitálnak, vagy, mint kivált az utolsó két esztendőben történt, az északi kiviteli ut megdrágulása folytán Triest és Fiume felé mennek, — úgy hogy azon része a déli vasut kiviteli forgalmának, mely Budapest felé volna vonható, és melyet versenye által a budapesti iránytól elterel, tulajdonképpen csekélynek mondható.

Látjuk ezekből, hogy úgy a díjszabási különbözetek, mint vasuti hálózatunk fekvése tagadhatlanul gyakorolnak ugyan befolyást a főváros kiviteli kereskedelmének csökkenésére, de hogy ezen befolyás csak más, e tekintetben alighanem nyomósabb körülmények hozzájárulásával idézte elő jelen állapotainkat. Azért részrehajlatlan szemmel nézve a dolgot, ismét csak azon

véleményünkben erősítettünk meg, hogy Budapest gabonakivitele ha tagadhatlanul hanyatlott, ez különösen azért történt, mert a termelési helyek fekvése szerint ide gravitáló gabona legnagyobb részét lisztipara folytán a főváros maga képes felemészteni, mert továbbá mai nap, midőn az ország legtöbb vidéke direkt tarifákkal van a fontosabb fogyasztási piacokkal összekötve, és a termény már eredetileg kivitelre vásároltatik, nincs ok azt idővesztéssel és több költséggel utjában megállítani. A budapesti kereskedők is, kik tényleg kezeikben tartják a vidék gabonakivitelének nagy részét, ily esetben a bevásárlási helyről közvetlenül a rendeltetési piacra fogják árújukat küldeni, és csak akkor fogják azt Budapestre felvonni, ha az eladás még meg nem történt, és nincsenek tisztában az iránt, bel- vagy külföldön lesz-e előnyösebb készleteiket elárusítani.

Nincs azonban kétség az iránt, hogy bár részben oly okok hatnak Budapest kivitelének csökkentésére, melyek a dolgok természetes fejlődéséből eredtek és melyeken változtatni nem lehet, — másrészt annál szükségesebb a mellőzhető bajokat orvosolni és mindent megtenni, a mi a gabonakereskedelem és kivitel összpontosítását Budapesten elősegítheti. Az előző fejtegetések alapján legjobban fog e célra használhatni

a közraktárak haladéktalan felállítása, nemcsak a még létező tarifakülönbségek megszüntetése végett, de kivált azon segédeszközök megteremtése szempontjából, melyeket az entrepotüzlet közraktári jegyek kibocsátása és előlegek adása által a gabonakereskedés központosításának, könnyítésének és nagyobb mozgékonyságának érdekében nyújt;

hazai vasutaink és különösen az osztrák államvasut helyi gabona-árszabásának olcsóbbítása és ez utóbbiban a törött forgalom különbségeinek kiküszöbölése;

a dunagőzhajózási társulat tarifáinak a fővárosi kereskedelem igényeinek megfelelő átalakítása,

Budapest gabonakereskedelmének a terhes helyi illetékek alóli lehető felmentése,

és végre közlekedési vállalataink részéről oly árszabási politika állandó követése, mely a főváros forgalmát mindig különös figyelemben részesítvén, finom érzékkel kellő időben teszi meg a szükséges intézkedéseket.

A hivatott tényezők kellő összműködése mellett nem lehetünk kétségben a várt siker iránt, és megnyugvással fogunk meggyőződni arról, hogy gabonatermő országunk fővárosa és központja, a Kelet kereskedelmének természetes emporiuma, Europa legnagyobb malomiparának telepe, mint gabonapiacz sem indult hanyatlásnak, hanem folytonos fejlődésének gazdag feltételeit okosan kihasználva, bizvást haladhat kereskedelmi jövőjének fényes céljai felé.

KILÉNYI HUGO.

VI.

Azon jelenségek sorában, melyek gabonakivitelünkre befolyást gyakorolnak, nem hagyhatjuk figyelmen kívül a német birodalom által követett kereskedelmi és közlekedési politikát. Nyugoti csatlakozásaink és exportforgalmunk iránya Németország felé gravitálván, nemcsak magára a Németországba menő kivitelre, de ugyyszólván egész vasuti exportunkra nézve, mely, irányuljon az bár Svájcba, Franciaországba, Holland, Belgium vagy Angliába, Németországon kénytelen transitálni, — ez utóbbinak tarifintézkedéseitől függünk. Ezen viszonyból önkényt következik, hogy a német birodalom által utóbbi időben inaugurált védelmi politika nem maradhatott behatás nélkül kivitelünkre. Nemcsak a vámok, melyekkel főkiviteli cikkeink sujtattak, emelkednek akadályként közöttünk és legnagyobb fogyasztónk Németország között, — de mi értekezésünk szempontjából közelebbről érdekel, a kereskedelmi politika céljaira a vasutak is felhasználtatván, egyszersmind oly tarif-intézkedésekkel állunk szemben, melyek kivitelünket nehezítik és károsítják. Ezen intézkedések tudvalevőleg abban központosulnak, hogy a német kormány felhasználva a forgalom főirányaira kiterjedő nagy államvasuti hálózathoz eredő hatalmát, a vasuti tarifákat olyképen rendelte szabályoztatni, hogy a be- vagy átvitel olcsóbb díjtételekkel ne közvetítettessék, mint a belhoni forgalom, és hogy minden ezen elvtől eltérő alapon létesített köteléki díjszabás 1879. év végével felmondatván, a feutebbi irányelv figyelembe tartásával újból átdolgoztassék. Miután eddigelé a közvetlen kiviteli díjszabásokban valamennyi részes vasut helyi díjtételeihez képest rendszerint engedményeket tett, melyek, mint láttuk, annál nagyobbak voltak, minél messzebb távolságra

kellett az árut elszállítani s minél nagyobb versenynek nyomása alatt állott a kérdéses kiviteli irányzat; ezen engedményeknek német részről való visszavonása a kiviteli díjtételt reánk nézve természetesen megdrágítja, hacsak saját vasutaink nem fognák az így eredő díjemelést részükről adott további leszállításokkal kiegyenlíteni, mire azonban nem hajlandók, sok esetben pedig nem is képesek. Hogyha most figyelembe vesszük, miszerint kiviteli árszabásaink — mint azt bővebben kimutattuk — már ma is túl magasak, hogy kivitelünket a legtöbb irányzatban a mai tarifák fenmaradása esetén sem tekinthetjük biztosítottnak, könnyen át lehet látni, mily nyomasztó és hátrányos helyzetbe jutunk ezen díjszabásoknak kilátásba helyezett további felemelése által. Hozzájárul ehhez, hogy a jövő év kezdetén közvetlen kiviteli tarifákkal valószínűleg nem is fogunk birni, és hogy azok, ha újbóli felállításuk addig részben sikerülend is, magasságuknál fogva nem igen lesznek alkalmasak kivitelünk céljainak szolgálati. Különösen be fog ez következni, mint már más helyen mondtuk, a kikötő forgalmakra, ugyszinte a Rajnavidék, Holland, Belgium és Északfranciaország piacaira szóló árszabásaink tekintetében.

Az iránt nem lehet tehát kétség, hogy Németország vasuti politikája a kivitelünket sujtó nehézségekhez újabb akadályként hozzájárul. Ennek daczára azon éles megtámadást, melynek e politika nálunk ki volt téve, és különösen azon állítást, miszerint a német kormány vasuti intézkedéseinek első sorban Ausztria-Magyarország ellen irányuló agresszív célzatai volnának, teljes mértékben magunkévá tenni képesek nem vagyunk. Szükségesnek látjuk ezt kiemelni, mert csak teljesen tárgyilagos megítélés mellett leszünk képesek a helyzet hű képét, a fenforgó bajok valódi okát, és a reánk váró feladatokat helyesen felismerni.

Nem akarunk itt szólni a német kereskedelmi politika védelmi rendszabályairól. Bármily elveket is valljon az ember a gazdasági védelem, mint az ipar megteremtésére és támogatására szolgáló segédeszköz tekintetében, azt el kell ismernie, hogy a prohibitio a nyers termékek és különösen az élelmiszerek ellenében jogosultsággal nem bir. A gazdasági termelés, hacsak annak természetes feltételei kellőleg kifejtetnek és gondoztatnak, mesterséges oltalomra nem szorul, és a gabonavámnak soha sem

lesz más következménye, mint hogy gazdasági haszon nélkül az élet megdrágításával a fogyasztót sújtja. A mennyiben tehát a német intézkedések nyers terményeink bevitele ellen neheztő korlátot akarnak emelni, azokat gazdaságilag igazolhatóknak nem tartjuk, de más szempont alá esőknek tekintjük a német vasúti politika nyilatkozatait, melyek az ország saját forgalmának támogatását célozzák ugyan, de magukban véve tulajdonképi védelmi tendenciákat nem rejtegetnek.

Azon elv ugyanis, hogy a belhoni forgalom a vasutak részéről kedvezőtlenebb helyzetbe ne hozassék, mint a külföldről jövő bevitel, az egyes ország termelésének szempontjából igazoltnak látszik, mert egész más dolog a külföldi bevitelt mesterségesen megnehezíteni, és ismét más azt a belföldivel egyenlő lábra állítani és csupán azt megakadályozni, hogy ennek ellenében különös praemiummal ne ruháztassék fel. Mi is csak ezen elvből indultunk ki, midőn törvényhozásunk az osztrák államvasutat az irányban korlátozta, hogy a román bevitelt olcsóbban ne szállítsa, mint magyar terményünket, és midőn a dunagőzhajzási társaságtól hason irányú tarifpolitikát követeltünk. Valamely ország oekonomikus viszonyainak szempontjából legfőbb fontossággal bír a belforgalom, mint saját termelésének egyik főtényezője, — ezt szükséges mindenek előtt támogatni és olcsó tarifák segélyével előmozdítani, de ezen túl a bevitelre külön engedményeket adni rendes viszonyok között fölösleges, és az egészséges közgazdasági egoismus azt követeli, miszerint az ország saját szállító intézetei által idegen termék ne részeltessék nagyobb előnyökben mint a belföldi. Nem lehet az ily intézkedésnek védvamos célzatot tulajdonítani, csak egyenlő állapotot teremti idegen és saját termék között, és mellőzi azon indokolatlan előnyt, mely a külföldi provenientianak a honi termelés és versenyképesség világos kárára nyújtott. Hogy ezen önző álláspont az ország saját érdekéből indulván ki, más idegen érdekbe ütközhetik, az kétséget nem szenved, de az érdekellentétek harcában — melyek fenállanak, bármit is mond a gazdasági szabad mozgás theoriája — minden állam saját előnyét tartozik megvédeni, és ha e védelemben tovább nem megy, mint hogy saját árújának egyenlő elbánást igyekszik biztosítani a külföldi termékkel, akkor még a nemzetközi forgalom sza-

badságának szempontjából sem lehet ellene jogos panaszt emelni.

Már mondtuk, hogy a német vasutak gabonadijtétele a helyi forgalomban átlag olcsóbb a mi vasutainknak nemcsak locális, de legtöbb esetben kiviteli dijtételeinél is, a mig tehát Németország a saját területére irányuló osztrák-magyar kivitelnek ugyanezen dijtételeket ajánlja fel, felfogásunk szerint neheztelésre okunk nincs. Ha a közvetlen árszabások leszállítása a mi kivitelünk érdekében szükséges, akkor a mi vasutaink feladata ezen legsajátabb érdekünknek áldozatokat hozni és exporttarifáikat mérsékelni. Természetes, hogy reánk nézve kellemesebb volna, ha a dijleszállításban a német vasutak barátságos segédkezet nyujtanának, de ily kívánalmat addig, a mig a mi dijtételeink magasabbak, mint a német dijtételek, méltányosan nem is lehet támasztani, s így mindenesetre saját vasutainknak kellend az első lépést a tarifák mérséklésére megtenni. Ezenfölül a német kormány nem is igen lesz azon helyzetben, miszerint Ausztria-Magyarországnak a vasuti tarifákra nézve oly különös engedményeket tegyen, melyeket más államoktól megvon, ha pedig a nekünk nyujtott kedvezményeket más irányzatokra és a velünk versenyző államokból származó bevitelre átviszi, akkor az engedménynyel tulajdonkép sokat nem nyertünk; mert a mennyivel megkönnyítették saját termékünknek a Németországba való eljutás, ugyanannyival emeltetnék az idegen provenientia versenyképessége is. Csak azt akarjuk ezzel mondani, hogy export-tarifáink használhatóságának kérdése első sorban saját vasutaink magatartásán fordul meg, és hogy nem fogunk sokra menni addig, mig másban keressük a hibát, magunk pedig semmit sem teszünk a helyzet javítására. Felfogásunk szerint Németország mai vasuti politikájával mint semleges fél áll a külfölddel szemben, egyforma helyi dijtételét nyujtja egyenletesen ugy a magyar, mint az orosz vagy amerikai bevitelnek, a versenyző termény és szállítási utnak áll tehát feladatában, a maga részéről nyujtott minél nagyobb kedvezmények által magát tehetsége szerint érvényesíteni.

Ily szempontból véve a dolgot, a német vasuti politika által teremtetten helyzetben reánk nézve kedvező momentumokat

is találunk. Először azért, mert orosz és román versenytársaink gabonája mai napig relatív olcsóbb díjtételek mellett szállított Németországba, mint a mi gabonánk, és ezen olcsóbb díjtételek engedélyezésében a német vasutak is részt vevén, ha most ezen irányzatokban ugyanazon helyi díjtételt alkalmaznak, mint ellenünk, a román és orosz gabonára nézve a díjemelés sokkal nagyobb lesz, mint az, mely bennünket fog érni. Azután a mi gabonánk jobb minőségű, nagyobb értékű, és így a szállítási díj emelkedését aránylag inkább elbirja, nem is véve tekintetbe, hogy mi a német fogyasztó piacokhoz mégis legközelebb fekszünk, és így a szállítási út rövidebb voltánál fogva reánk nézve a tarifák drágulása is csekélyebb. Előnyünkre szolgál az is, hogy mi nagyrészt lisztet exportálunk, míg említett szomszédaink búzát vagy rozsot visznek ki, és e tekintetben még nagyobb mértékben áll az, hogy kitűnő minőségű, értékes lisztünk sokkal jobban fogja elbirni úgy a vámot, mint a szállítási árak növekedését, az orosz vagy román gyöngébb és kisebb értékű terménynél. Mind oly körülmények ezek, melyek mindig feltéve, hogy Németország — mint ez különben vasuti és kereskedelmi politikájának tendenciájából joggal következtethető — egyenlő elbánást követ minden szomszédja ellenében, versenyképességünket tulajdonkép emelik, versenytársainkét pedig csökkentik, úgy hogy bár a német beviteli vámok és a vasuti tarifáknak megdrágulása kivitelünket magában véve mindenesetre nehezen sujtják, mégis versenyképesség tekintetében helyzetünk némileg javul. Igaz, hogy ez csak a vasuti forgalomra nézve áll, mert azon államok, melyek tengeri úton érik el Németországot, mindenesetre csak nyerhetnek a vasuti díjak további felemelése és így a vasuti irány akcióképességének további gyöngülése folytán. De e tekintetben is figyelembe veendő, hogy a kikötőkből a német birodalom központi és déli részeibe, tehát épen oda, hol legbiztosabb fogyasztási piacunk van, már nehéz előrehatolni, és hogy utoljára nekünk is rendelkezésünkre áll a tengeri út.

Hogyha tehát mindezek után elvben nem is tartjuk helytelennek a német birodalom által inaugurált vasuti politika alapgondolatát, — mégis az alkalmazás és kivitel módozataival nem érthetünk egyet. A nemzetgazdászati gyakorlati feladatok

megoldására van hivatva, és gazdasági intézkedések helyességének egyetlen kriteriuma az eredmény. Már pedig az eredmény ki fogja mutatni, hogy a német kormány vasutpolitika intézkedései sokban nem alkalmasak a kívánt cél elérésére, sokban azon túl mennek.

Németország vasuti politikájával kétségtelenül védvamos igyekezetének akar támaszt nyújtani egyrészt oly irányban, hogy a bevitel által saját termelését ne szoríttassa háttérbe, másrészt, hogy az átvitelt is megnehezítvén, a közös fogyaszt piacokon saját versenyképességét növessze. Már mondtuk, hogy az első irányban tarifintézkedéseivel addig, míg ezek maguk nem öltenek védvamos szint, illetőleg míg a bevitelt kedvezőtlenebb helyzetbe nem állítják, mint a helyi forgalmat, jogosan és eredményesen védi saját produktióját, — de a második irányban a számítás hibás és a követett eljárás magának Németországnak károsítására vezet. Az átviteli tarifák felemelése ugyanis csak akkor vezetne a kívánt célhoz, ha a Németországon transitáló küldemények csakis ezen egy úttal rendelkeznenek; miután azonban ezen feltevés nem áll, az egész intézkedés céltévesztett és csak azon eredményt szüli, hogy az illető küldemények Németországot vagy legalább a német vasutakat egyszerűen elkerülik, és az utóbbiak a szállítás jövedelmét, a német közvetítő kereskedelem pedig transactióinak jövedelmező tárgyát elveszítik, a nélkül, hogy a kívánt eredmény legtávolabbról is elérnének. Számokkal kimutattuk ezt Angolországba menő lisztkivitelünkre nézve, mely a megszokott német útiránytól már majdnem teljesen eltért és a tengeri úthoz fordult. Jövőben még nagyobb mértékben fog ez bekövetkezni, és a Németországon át vezető vasuti irány felcsigázott tarifáival egész számításon kívül fog maradni. Ugy látszik, a német kormány ezt már át is kezdi látni, mert hajlandóságot mutat transit küldeményekre nézve, melyeknek ezen minősége világosan beigazoltatik, a mostani díjtételek tovább fenmaradását kivételesen engedélyezni.

De ezen intézkedés nem elegendő egyrészt, mert az északi útirány a mostani díjtételek mellett sem versenyképes az átviteli forgalomban, és másrészt mert nem csupán a transit forog itt szóban, hanem maga a kikötők p. Hamburgnak elég lényeges

szükséglete, és azon egész vidék ellátása, melyre a tengeri úton érkezett gabona a Rajnahajózás segélyével eljut. Ezen nagyjelentőségű szállitmányok a német közlekedési politika következtében menthetlenül elvesznek a vasutakra nézve, és miután rendeltetési helyükre mégis eljutnak, a vasutak károsítása a forgalom ezen részére nézve egészen hiába való áldozatot jelent.

A közlekedési utak mai fejlettsége mellett egyáltalán eredménytelen törekvésnek fog mutatkozni a transit kereskedelem korlátozása, és nem lesz bármely államnak is hatalmában, társai versenyképességét a világforgalomban egyes kiviteli utak elzárása által gyöngíteni. A kereskedelem csakhamar új irányt talál magának, Németország ezt saját kárán szinte meg fogja tanulni. Már most, midőn alig állunk kezdetén a német vasutak által szándékolt tarifemelésnek, ezen vasutaknak elkerülése minden irányban megkezdődött. Nem is szólva a tengeri útról, lisztkivitelünk a hamburgi relatióban is a német vasutak mellőzésével módot talált Angolország piacaira eljutni. A budapest-drezdai vasutvonal engedményei és az Elbe-hajózás segélyével, mely Hamburgig métermázsánként csak 50 fillérbe kerül, oly olcsó átvételi árszabásokat sikerült ugyanis felállítani, melyek a tengeri út díjtételeivel körülbelül megegyeznek, a vasuti tarifáknál pedig 1—2 márkkal alacsonyabbak. Ha ezen szállitási út, a berendezett fumei közlekedéssel szemközt, eddig tapasztalt, de pontos kezelés mellett könnyen mellőzhető hiányai miatt még nem is jutott nagyobb fontosságra, mindenesetre lehetőséget nyitott vasutainknak az északi irányban is fentartani a forgalmat. Németország vizi-utai különben más irányzatokban is felhasználtattak. Így a dunagőzhajózási társaság az angol, hollandi és belgiumi piacok számára lisztküldeményeket Regensburgig vitt, honnan ezek Gustavsburgig rövid vonalon vasuton szállitvatván, a Rajnán le ismét vizi-úton érték el rendeltetési helyeiket. Hasonló módon, kivált faküldemények, a duna-majnai csatornán át az alsó Rénus vidékeire nagy mennyiségben eljutottak. Magában Németországban rést tört tehát a közlekedés a magas vasuti árszabások által emelt akadályokon, annál inkább meg kellett ennek történnie a transit forgalomban, hol külföldi vasutak is felhasználták az alkalmat,

hogy a megdrágult útiránytól kedvezmények által a szállítá-
sokat elvonják. A francia keleti vasúttal fenállott köteléki
árszabásainknak az elsassi államvasutak részéről történt fel-
mondása folytán például kísérletek tétettek az illető forgalom-
nak Helvetián át leendő vezetésére, mire nézve a svájci vasutak
természetesen minden lehető kedvezményt megadni készek,
hogy a kérdéses szállítmányokat vonalaik számára biztosítsák.
Mindezekben megannyi fejlődésre képes csiráit láthatjuk azon
új útirányoknak, melyek kivitelünket a változott viszonyok
folytán közvetíteni lesznek hivatva.

Ily körülmények között mindenesetre legközelebből érdekel
bennünket azon kérdés, mily intézkedések szükségesek részünk-
ről, hogy a német birodalom vasúti politikájának terhes követ-
kezményeit lehetőleg ellensúlyozzuk. A választ ezen kérdésre
részben már megadtuk, azon nézetünknek adván kifejezést, mi-
szerint az északi exportirány fentartása és a tarifák megdrágu-
lásának elkerülése céljából saját vasutainknak kell áldozatokat
hozniok. Ez irányban ki is mutattuk, mily módon és mily
mértékig kellene keresztülvinni a díjtételek reduktióját. Miután
ez uton azonban teljes eredményt nem várhatunk, további cél-
ként szemünk előtt kell tartanunk kiviteli forgalmunknak kül-
földi befolyás alóli függetlenítését. Legelső eszköz erre a fiumei
utirány fejlesztése és támogatása. A magyar tengert hazai vas-
utakon érhetjük el, — hogyha sikerül ezen irányzatot export-
érdekeink helyes szolgáltatára birni, a tengeri szállítás segélyével,
függetlenül minden idegen behatástól, oly tarifákat állíthatunk
fel, melyek fogyasztási piacaink nagy részével biztos és olcsó
összeköttetésbe hoznak.

A kereskedelem két év óta már is követi ezen utat. Mint
minden rosznak megvan a maga jó oldala, úgy a német
utirány akadályából is reánk azon előny hárult, hogy kivitelünk
függetlenítésére megadta az első impulsust és Fiume felvirágzá-
sának alapját megvetette. Azon milliók, melyeket tengeri
kikötőnkre és a hozzá vezető vasutakra költöttünk, ma is tel-
jesen gyümölcstelenül hevernének és Fiume még ma sem emel-
kednék ki kereskedelmi pangásából, ha a német kormány meg
nem nehezíti a hamburgi irány tarifáinak kellő időben való
leszállítását. Még 1877-ben a Fiume és Liverpool között kormány-

subventio segélyével fentartott rendes összeköttetés szállitmány hiányában csak veszteség mellett volt fenttartható, és 9 hajómenettel csupán 22,400 mm. liszt lett angol kikötőkbe elvive. Már a következő esztendőben a kivitel tizszer oly nagyra növekedett és a subventionált Burns és Mac Iver liverpooli hajósczég mellett egy második Burrel és fiai nevű glasgowi czég hat gőzössel saját veszélyére kezdett havi meneteket Fiume és Skótiá között. 1879-ben augusztus végéig már 39 subventionált hajómenet indult Fiuméből és csupán liszt Gibraltáron túl való forgalomban 410,400 métermázsa vitetett ki. Ma Fiume, mint a magyar lisztnek főkiviteli piacza, consolidálva van, rendes hajó-összeköttetésekkel bír az angol, francia, holland és belga partokkal, és Pestnek malomipara által folytonos szállitmányokkal támogatva, legjobb úton van Triest félelmes vetélytársává emelkedni.

Mint mindenütt, úgy itt is a biztos szállitmány rendes közlekedést teremtett és a közlekedési út megszilárdulása ismét visszahatott a szállitmányok növekedésére. Kezdetben az összeköttetés csak Liverpool és Glasgowval volt berendezve, most már hajómenetek indulnak Håvreba, Dünkirchenbe, Amsterdamba, Marseilleba, Angolország keleti partjaira. Az előbb említett czégek közreműködésével alakított és a magyar állam által segélyezett »Adria Steamship Company« évenként legalább 150 hajómenetet tartozik indítani Fiuméből és Fiuméba, még pedig havonként legalább két menetet Liverpoolba, egy menetet Glasgowba, egyet Londonba vagy Angolország valamely más keleti kikötőjébe, egyet Amsterdamba vagy valamely más hollandi, vagy belga kikötőbe és egyet Marseilleba. Ugyanily számú hajó-összeköttetés tartandó fen megfordított irányban, a nevezett kikötőkből Fiuméba. Látszik ezekből, hogy első sorban angol liszt kivitelünk a fiumei útirány által biztosítva van. Valjon gabonánk fogja-e szinte hasznára fordítani ezen tengeri utati annak megítélésére még nem rendelkezünk elég adattal. A fiumei útirány, mint láttuk, tulajdonkép csak a folyó esztendőben kezdett megerősödni, az idén pedig gabonakiviteli viszonyaink oly kedvezőtlenek voltak, hogy azokból következtetéseket vonni nem lehet. Mégis felemlithetjük, hogy a folyó év első felében 30,300 métermázsa buza és 56,000 métermázsa árpa lett Fiuméből exportálva némi jelenségeül, hogy a gabonakivitel is ezen

úthoz kezd fordulni. Annyi kétségtelen, hogy az árszabási viszonyok kereskedésünket világosan ezen irányhoz utalják. A vizi szállítás díját Fiuméből a vele összeköttetésbe hozott tengerentúli piacokra métermázsánkint körülbelől 90—100 krra tehetjük, ehhez Budapestről a legolcsóbb vasuti szállítás 1 frt 24 kr., úgy hogy fővárosunkból a gabonát 2 frt 14 kr. egész 2 frt 24 krnyi költséggel vihetjük Glasgowba vagy Amsterdamba, a mi nem igen több, mint az amerikai vagy orosz buza által fizetett szállítási díj. Vasúton Amsterdamba 3 frt 18 krt, Hamburgon át Glasgowba pedig 3 frt 42 krt fizetünk, a különbség tehát oly nagy, hogy ha egyáltalán gabonát ezen vidékekre exportálni képesek leszünk, buzakivitelünk is Fiume felé fog szoríttatni.

Hogy ez azonban eredménynyel megtörténhessék, azon az úton, melyen Fiumét rövid idő alatt fontos kiviteli kikötővé emelni sikerült, továbbra is haladnunk kell. A helyi és átrakodási költségek apasztása, fekbérmentesség stb. oly tényezőkül bizonyultak, melyek nagy részben hozzájárultak a sikerhez és elősegítették, hogy az exportáló malomipar Fiuménak Triest fölött előnyt adott. Ezen irányban most tovább kell menni és a nagyobb mérveket öltő forgalom részére minden könnyebbség és kényelem biztosítandó. Kielégítő raktározási helyiségekről kell gondoskodni, hol a szállítmányok illetékmentesen és olcsón elhelyeztethetnek, entrepôtok állítandók fel, melyekben az árúk a kereskedelem igényeihez mértén kezeltetnek, esetleg előlegekkel is elláttatnak, egyszóval úgy a szállítási, mint a commercialis kényelem és előny szempontjából Fiumét minden szükséges kedvezménnyel fel kell ruházni, hogy felvirágzása állandóvá tétessék és Triestnek, melyet az utolsó évek tapasztalata a közömbösségből felrázott, ne sikerüljön a tőle alig hogy elvont forgalmat újra visszahódítani. Azután nem is elég abba belenyugodnunk, hogy Fiuméből export-kikötőt csináltunk, mert az egy irányban mozgó forgalom nem alkalmas olcsó hajóösszeköttetések minden körülmény közötti biztosítására. Beviteli forgalmat is kell teremtenünk és arról gondoskodnunk, hogy országunknak coloniális árúban létező nagy importja szinte Fiumén át eszközöltesék. A német vasuti politika ezen czélt is előmozdítja és a hamburgi irányban mozgott bevitelnek

a déli irányra leendő terelését megkönnyíti; Fiume feladata lesz Triestet ezen versenyharczban is legyőzni. Ugy tudjuk, hogy e tekintetben is az első lépések megtörténtek, hogy egy hajózási részvényvállalat mellett egy kereskedelmi részvénytársaság felállítása is terveztetik, melynek célja leendő a kellő összeköttetéseket létesíteni, a honi fogyasztókat a fiumei import számára biztosítani és közvetítőként szolgálni a tengerentúli termelés és a belföldi szükséglet között. Csak azt kívánhatjuk, hogy mindez mielőbb megtörténvén, ezen úton Fiume gyors felvirágzásával kereskedelmi jövőnk és függetlenségünk oly tényezőjét teremtsük meg, melynek nagy befolyását forgalmi viszonyaink javulására csak az elért eredmény után leszünk képesek teljes mértékben méltányolni.

Minél nagyobb fontosságra emelkedik azonban Fiume, annál nagyobb horderőt kell egyszersmind tulajdonitanunk a hozzá vezető vasuti vonalnak. Kikötőnk actióképessége teljesen ezen vonal tarifpolitikájától van feltételezve, és ha ezen irányban kivitelünk függetlenítését akarjuk elérni, a vasutvonal feletti rendelkezést is biztosítanunk kell. Ez az ok, mely kívánatos célként mutatja a déli vasut magyarországi fővonalának államosítását, jöllehet nem tagadhatjuk, hogy a déli vasut eddigelé a maga jó szántából is mindent megtett a fiumei útirány gyámolítására. Lisztre és gabonára tulajdonképeni verseny nélkül oly olcsó díjtételeket engedélyezett, melyeket más kiviteli irányban alig élvezünk, és melyeknél alacsonyabbakat nem igen nyernénk akkor sem, ha a kérdéses vonal állami befolyás alatt állana. Egyáltalán nem lesz fölösleges itt arra utalni, hogy a déli vasut tarifpolitikájának gyakran panaszolt káros befolyása legkivált a magyar államvasutak déli vonalai ellen irányul, melyeket győztes versenyével egészen elnyom, — a helyzet időközben a zágráb-károlyvárosi vonalrész megszerzése által némileg javult — hogy a fiumei kivitelről illetőleg azonban nincs okunk panaszra, mert azon igyekezettől eltekintve, hogy a szállítmányokat saját vonalán megtartsa, a déli vasutnak nem áll érdekében Triestet Fiume felett előnyben részesíteni, sőt az utóbbinak díjtételét a távolság arányában néhány krajczárral olcsóbban tartja. Ezen szempontból tehát a mai állapotban sem látunk veszélyt és a kérdéses vasutvonal tekintetében kívánt

befolyást csupán a kiviteli út nagy fontossága és a jövő esélyeivel szemben szükséges feltétlen rendelkezési jog érdekében tartjuk érvényesítendőnek.

Tengeri kivitelünk emelésére és a kikötőnkhez vezető útirány szállítási díjainak csökkentésére azonban még más mód is kínálkozik, t. i. vizi utaink szabályozása és kiegészítése. Sajnálattal kell tapasztalnunk, hogy míg vasuti hálózatunkat a viszonyokhoz és erőnkhez képest kifejlesztettük, azon nagy gazdasági előnyöknek kiaknázásáról, melyek vizi utaink sokkal kisebb költséggel járó hasznosításával egybe vannak kötve, megfeledkeztünk. Már pedig épen viszonyaink között, melyek tömegárúknak olcsó díjtételek mellett való szállítását első sorban kívánják, megfelelő vizi út-hálózat létesítésére egyenesen reá voltunk utalva. Még a legkifejlettebb vasútrendszerrel bíró országok is folyók és csatornákra egyenlő figyelmet fordítanak. Így Franciaország 1875-ben egyszerre 800 millió frankot szavazott meg csatornahálózatának helyreállítására és kiegészítésére. Északamerika, melynek nyugata 16 vágánynyal rendelkező vasutak által van az atlanti tengerrel összekötve, e mellett ugyanez irányban csatornáit is kiépítette, és csakis e kettős közlekedési útnak és a közöttük fejlődött versenynek köszönheti roppant kiviteli képességét és olcsó szállítási díjait. Már e dolgozat egy előző részében kimutattuk azon különbségeket, melyek Amerika kiviteli szállításánál a vasút és vizi-út díjtételei között léteznek és azt találtuk, hogy az utóbbiak csak valamivel többet mint felét teszik az előbbieknél. Ugyanez arányt tapasztaljuk Franciaországban, hol a csatornahajózás díjtételeit átlagosan legfeljebb 2 centimera lehet tenni tonna-kilométerenkint, míg a legolcsóbb vasuti díjtételek 4 centime alá nem igen süllyednek. Ugyanily eredményeket lehetne várni nálunk is és képzelhető, mily könnyebbségére szolgálna belforgalmunknak és kiviteli versenyképességünknek, ha egy rendszeres viziút-hálózat kiépítésével gabonánk szállítási díját felényire mérsékelni képesek lennénk. Türr István tábornok, ki újabban a vizeink hasznosítására irányzott mozgalmat megindította, kimutatta, hogy a szállító közönség a Ferencz-csatorna által létesített vizi-út használatával csupán az egy 1878. évben, szállítási díjakban a Budapestre irányult forgalomnál 860,000 forintot takarított meg

azon összeg ellenében, melyet vasuti szállítás esetén kellett volna fizetni. A különbözetek közelebbi megjelölésére elég lesz felemlíteni, hogy Zombor-Budapest díjtétele a Ferencz-csatornán és a Dunán 270 kilométer távolságra 100 métermázsánként 39 frt 29 kr., míg Zombor-Szeged-Budapest vasuton 290 kilométer távolságra 105 frt 20 kr. Még Szegedtől is a 384 kilométernyi vízi-út díjtétele csak 51 frt, míg a fél oly hosszú, vagyis 190 kilométernyi vasuti szállítás ugyanonnan kocsirakományként 60 frtba kerül.

Ha már most elképzeljük, hogy gabonatermelő vidékeink vízi-utak és az ezeken szedett alacsony díjtételek segélyével érhetnék el Fiumét, lehetetlen fel nem ismernünk azon nagyszerű javulást, mely kiviteli viszonyainkban beállhatna. Az e czélra javaslatba hozott munkálatok, a Dunának a Szávával való összeköttetése a vukovár-samaczi csatorna által, a Szávának és Kulpának szabályozása a fenti szempontból további indokolás nélkül is oly sürgős teendőkként tűnnek fel, hogy azok elhalasztását mivel sem lehetne menteni. Ha ezek mellett a Béga-csatorna is hajózhatóvá tétetik, körülbelöl 13 millió forint költséggel a Bánát termővidékei, a Tiszavidék, Bácsmegye, mindannyian a legrövidebb vízi-út által összeköttetésbe hozatnak a tengerrel és kivitelünk nagy része nemcsak szomszédainktól, de befolyásunk felett álló nagy vasutársulatainktól is függetlenné és a mi fő, hasonlíthatatlanul olcsóbbá válik. Ma Szegedről Vilányon át Fiuméig egy métermázsa gabona szállítási díja 2 frt 25 kr., oly díjtétel, mely mellett tengeren túlra már nem versenyezhetünk. A vukovár-samaczi csatorna kiépítése és a Kulpa-szabályozás esetén Temesvárról vagy Szegedről a Ferencz-csatornán át 105 mértföldnyi vízi-úton a hajódíjt, vontatást és péage-t tapasztalati adatok alapján métermázsa - mértföldenkint 0.66 krral számítva tenne

a vízi-út	69.3
átrakodás Károlyvárosban	2.0
vasuti szállítás Károlyvárostól Fiuméba	<u>26.4</u>
összköltség métermázsánként	97.7 krt.

A vízi szállítás tehát 127 krral olcsóbbnak mutatkozik és ezen különbözet teljesen elég volna arra, hogy gabonánk az angol,

francia vagy belga kikötőkbe eljusson ugyanazon szállítási díj mellett, melyet ma Fiuméig fizet. Ezenfelül Budapestnek is volna vízi-útja a tenger felé, melynek tarifái a vasuti vonalra visszahatnának, de egyáltalán vizeink felhasználásával oly csatornahálózatot lehetne létesíteni, mely a vasutak szállítási díjaira szabályozólag hatva, egész belforgalmunk hasznára is árszabási viszonyainkat gyökeresen megváltoztatná.

Midőn így tengeri kivitelünk előmozdításával módot találunk a szállítási díjak fenyegető felcsigázásából eredő veszélyek nagy részének ellensúlyozására, kiviteli forgalmunk főirányzataiban különösen Svájc felé vasuti exportvonalainkat is lehetőség szerint függetlenítenünk kell a német vaspályáktól. Ezen tekintetben legközelebb fekvő feladatnak mutatkozik a sokat emlegetett Arlbergpálya kiépítése, mely nemcsak a reánk nézve oly fontos keleti Svájcba nyit sokkal rövidebb utat és Franciaországot is közelebből hagyja elérnünk, de a bajor vasutaktól, melyeknek ma hatalmában áll főfogyasztási piacainktól esetleg egészen elzárni, teljesen függetleníti és délmagyarországi transversális vasutaink természetes kiviteli irányát kiegészítvén, ezek jövedelmezőségére is jótékony hatással volna. Alkalmunk volt kimutatni, mily félelmes versenytársat találunk a svájci piacon a Marseille felől szállított orosz és amerikai gabonában, és egyszersmind kiemeltük, hogy helyzetünk még nehezedni fog a Gotthard-pálya kiépítésével, midőn Genua, mely ma a hosszabb modanei irányban közlekedik Helvetia felé, ezen fogyasztó piacot jelentékenyen javult távolsági viszonyok mellett Marseillenél is kedvezőbben fogja felkereshetni. Marseille és Zürich között ma ugyanis 800 kilométer a távolság, a Gotthard-pálya megnyitásával Genua és Zürich között a távolság csak 450 kilométer lesz. Ha ezen utóbbi útírány átveszi a marseilli és modenai vasutvonal által ma engedélyezett 4 centimes egységtételt, mit azonban az új pálya nagy részének nehéz forgalmi viszonyai miatt biztosnak nem állithatunk, akkor a marseille-zürichi métermázsánkint most 1 frt 50 krt tevő díjtétel ellenében Genuától Zürichig a vasuti szállítás díja csak körülbelül 90 krt fog tenni, mely csökkenés az orosz gabona versenyképességét Svájcban még jobban emelni fogja. Ily viszonyok között számunkra sem marad más mód, mint hogy saját kiviteli utunkat lehetőség

szerint szinte rövidebbé és olcsóbbá tegyük, mely czélt az Arl-hegypálya kiépítésével legjobban lehetne elérni. Kanizsát véve például kiindulási pontul, a mai kiviteli vonal hossza Kanizsa-Kufstein-Lindau-Zürich 1071 kilométer, míg az Arlpálya megnyilta után Kanizsa-Innsbruck-Bludenz-Zürich csak 859 kilométert tenne, úgy hogy exportvonalunk ezen irányzatban 212 kilométerrel rövidülne meg, mi mai díjtételeinkhez képest a szállítási árnak métermázsánkiut 50 krral való olcsóbbulását jelentené. Gabonánk és lisztünk jó minőségét tekintve, ezen leszállítás elegendő volna, hogy legalább Svájc keleti és központi részében a rosszabbodott forgalmi viszonyok között is győzelmesen versenyezhesünk. Mindenesetre közéről fog azonban bennünket érdekelni, mily kezek nyerendik el az Arlpálya üzletvitelét. Érdekünkben tán legkedvezőbb megoldás volna, ha a déli vasut hatalmába jutna a kérdéses pálya, mert akkor Budától-Bludenzig az egész hatalmas vonal egy társulat érdekének szolgálván, ez legelőbb volna azon helyzetben, hogy a forgalomnak a legmesszemenőbb kedvezményeket nyújtsa, mire az Erzsébetpálya és a bajor vasutak vonala ellenében támadó verseny által természetesen is szoríttatnék. Igaz ugyan, hogy a déli vasut kiviteli vonalának ily kiegészítése által, svájcei kivitelünkre nézve teljesen domináló helyzetbe jutna, melynek nyomását, mint azt más hatalmas és független vasuttársulatunk példáján látjuk, az ország néha súlyosan megérezhetné, de a fennforgó esetben az ország és a kérdéses vasut érdekei oly párhuzamosan haladnak, miszerint e hatalomnövekedésen túlságosan aggódunk nem kellene. Különben nincs is sok valószínűség arra, hogy Ausztria magára nézve is ezen megoldást fogja a legkívánatosabbnak tartani és inkább feltehető, hogy az új kiviteli vonalat vagy az Erzsébet-vasut hatalmi körébe juttatja, vagy talán államvasutként kezelteti, mindkét esetben gondoskodván arról, miszerint az Erzsébet nyugoti vasut ellenében az államgarantia rovására túlságos verseny ne támadjon. Ha ilyen uton a két kiviteli irányzat között a forgalom megosztására nézve valamely előleges egyezmény jönne létre, akkor persze azon előnyök nagy részétől is elesnénk, melyeket az Arl-hegypálya kiépítésétől várni jogosítva vagyunk.

Árszabási ügyeink felett megkísérlett körültekintésünkben közel jöttünk értekezésünk befejezéséhez. Fejtegetéseinkben az orv. nézetből indulván ki, hogy gabonakivitelünk legimminensebb veszélyeztetését a külföld növekvő és mind kedvezőbb viszonyok közé lépő versenyében kell keresnünk, és hogy ezen versenyharczban a fenyegető veszélyek elkerülésére leghatásosabb fegyvertünket szállítási viszonyaink javításában találhatjuk fel — vizsgálódásainkat legkivált ezen szállítási és árszabási kérdésekre terjesztettük ki. Tettük ezt annál inkább, mert e téren legkézzelfoghatóbbak a fennálló hiányok, legszabatosabban megjelölhetők a segély eszközei, legközvetlenebbül foganatosíthatók eredményt ígérő intézkedések — míg a teendők további részére nézve nagyrészt csak általános útmutatásokra szorulunk, melyek gyakran az előfeltételek hiánya miatt közel alkalmazásra nem is számíthatnak és bármennyire üdvösek legyenek gazdasági viszonyaink fokozatos javulását előkészíteni, a körülmények által igényelt gyors segély nyújtására nem alkalmasak. Mégis beismerjük, hogy árszabási intézkedésekkel, ha sokat is javíthatunk helyzetünk bajain, azokkal egyedül kivitelünket és gazdasági jövőnket minden veszély ellen biztosítani nem fogjuk. Össze kell e tekintetben működnie valamennyi gazdasági tényezőnek és olcsó, valamint jó minőségű termelés, észszerűbb és belterjesebb gazdálkodás, jövedelmezőbb termelési ágak felkarolása, a munkaerő szaporítása, olcsó tőke, a föld értékének és termőképességének emelése stb. természetszerűen egyaránt szükséges lesz arra, hogy mezőgazdaságunk a korral haladjon és versenytársaival a harcot győztesen megállja. Már azon egy általunk említett körülmény, hogy búzánk itthon gyakran drágább, mint az amerikai, vagy orosz gabona a kelendőségi piaczkon, eléggé mutatja, miszerint árszabási intézkedésekkel egyedül czélt nem érünk, hanem hogy az olcsóbb szállításhoz egyszersmind hozzá kell járulnia az olcsóbb termelésnek is. Mily úton kelljen ezt elérni, arra bizton és gyorsan segítő módot nehéz volna megjelölni, ily czélhoz csak a kitartó munka és annak eredményeiként a vagyonosság emelkedése, a pénz- és hitelviszonyok javulása, a gazdasági állapotok fokozatos fejlődése vezet. Az első nagy lépést mindenesetre megtettük már malomiparunk felvirágoztatásával, melynek egyedül köszönjük, hogy gabona-

termésünk feleslegét ma, és hisszük, jövőben is, külföldön még nyereséggel elhelyezhetjük. Ezen iparunk megszilárdítása, tökéletesítése és fejlesztése mindig hatalmas eszköz lesz kezünkben, hogy tulajdonképi fogyasztási piacainkról bár kedvezőbb termelési viszonyok között levő, de távolabb országok által ki ne szoríttassunk.

Berekesztjük immár sorainkat. Tárgyilagosan igyekeztünk előállítani azon képet, melyet gabonakiviteli viszonyainkról vázoltunk. Azt hisszük, igazságosan osztottunk szét rajta világosságot és árnyékot, adja Isten! hogy ha egy újabb évtized után megint e képre tekintünk, több legyen rajta a fény és kevesebb a homály.

KILÉNYI_HUGÓ.

A REGALE MEGVÁLTÁSÁRÓL.

Ez is egyike azon kérdéseknek, melyek évek óta foglalkoztatják a közvéleményt, a jogbiztosság érzetét hazánkban csökkentik s ellentétes felfogásnak adnak helyet.

Egyrészt szeretik azt, mint feudális és e szerint túlélt ódonságot és monopoliumot feltüntetni s a megszüntetést lehető gyorsan és olcsón eszközölni, másrészt mint szerzett jogot fentartani és biztosítani óhajtják.

Kétségtelen, hogy az italmérési jog kizárólagossága egyesek kezében a jelen korszellemmel ellenkezik s hogy az épen mennyire indokolt, azt ezuttal ne vitassuk, de ez egyszer tény, hogy a nagy modern átalakulás szeret végleg leszámolni a mult rendszerrel, annak minden intézményének el kell tűnni s más formában, más indokok alapján állhatnak csak ismét elő. A tapasztalat csak azt mutatja, hogy egy régi intézmény minél későbbre kerül átalakítás alá, annál gyökeresebben módosul.

A regale megváltása már talán egész Európában befejezett tény. A mikéntről majd alább. Minálunk is csak idő kérdés az egész s minthogy ép ez idő látszik erre jelenben opportunusnak, lesznek bátor e kérdéssel foglalkozni.

Az 1848-ki törvényhozás elvben kimondta ezen urbéri intézmény megszüntetését is, de tényleg az maig is fennáll, még pedig azon módon, mint az 1832—6. VI. törvénycikk végleg szabályozta, melyet az 1853. II. urbéri patens is irányadónak elfogadott. Röviden a helyzet az, hogy a földesuri jogból következő italmérési jog kizárólagosan illeti a földesurat, a jobbágy közönség azonban jogosítva van 3 havi, nagyon kivételes esetekben 6 havi bor kimérésre, ez az ugynevezett kántor-idő, mely alatt azonban a földesur is mérethet.

Erdélyben az 1847. V. t. cz. annyiban tér el a magyarországi rendszertől, hogy a jobbágyoknak nemcsak a bor, hanem a pálinka és sör kimérését is megengedi a 3 hó alatt, még pedig majdnem kizárólag, a mennyiben a földesur azt csakis rendes vendégfogadóban eszközöltheti.

Az urbér alá nem tartozó községekben, nevezetesen a szabad királyi városokban, a községet, mint olyant, a Székelyföldön, a jász-kunoknál minden egyes polgárt, mint nemes embert, a szász Királyföldön helyenként a községet, helyenként megosztva a lakosokkal illeti a jog.

Előfordul a fennebbi eseteken kívül még az is, hogy egyesek vagy telkek királyi adománylevél útján kaptak italmérési jogot, végre némely városok autonomikus jogoknál fogva adtak egyes polgáraiknak időhöz kötött, vagy néha nem is kötött, ilyenemű jogot.

Ezen állapot s a jelzett distinctiók irányadók arra nézve, hogy a megváltás mennyire terjedjen ki s a megváltás után minő ut követtessék.

Ha attól eltekintünk, hogy a regale-jövedelem kinek jövedelmét képezi, hanem csak annak forrását tekintjük, azt látjuk, hogy az nem egyéb, mint egy közvetett adó, melyet minden szeszesital fogyasztó fizet, tehát egy közvetett és megszokott adónem, mi jelen helyzetünkben, hol minden áron adóforrások után kutatunk, szem elől nem tévesztendő.

Az italmérési kizárólagosság megváltását legfőképp az ipar-szabadság érdekében követelik, valamint azon okból is, hogy a közerkölcsiség szempontjából az ellenőrzés hatályosabbá tétessék.

Ezek igen nyomós és elutasíthatlan indokok és ha ezeket elfogadjuk, csak a megoldási mód felett lehet véleményezni s az igazságos kárpótlás oly módját felfedezni, mely legyőzhetlen finandális nehézségekbe ne ütközzék. Nem újat akarok javasolni, mert az új magában még nem okvetlen jó s ha előttünk más valaki hasonlót javasolt, csak örülhetünk, hogy nem állunk e téren egyedül. A megoldás szerintünk is tehát olykép látszik célszerűnek, »hogy a magánfelek kárpótlását az állam közvetítse s az italmérési jog menjen át a községre.«

A városok már rég képesek az italmérési jog jövedelmezését megegyeztetni az iparszabadság követelményeivel, a menyiben igen sok város eladási engedély vagy behozatali vám (accis) által jövedelmezteti ama jogát. Ez volna ama mód, mely a látszólag ellentétes érdekek kiegyeztetését képezi, de erre már igen fejlett községi élet szükséges és ezért nem alkalmazható Franciaország példája minálunk a kisebb községekre, hanem igenis kilátásba helyezhető végezel, mely felé közeledni lehet és a melyet a kormány gondos ellenőrzése mellett a községek, successive legelőször a nagyobbak és fejlettebbek, később a többiek a távol jövőben megközelíthetnek.

Nem felesleges széttekinteni, hogy szomszédaink mikor és hogyan oldották meg hasonló kérdéseiket.

P o r o s z o r s z á g 1810-ben szüntette meg az u. n. ital-kényszert, vagyis a termelési és árulási kizárólagossági jogot. Kárpótlást az állam adott 5%-os záloglevelekben.

B a d e n 1848-ban szüntette meg s a károsultaknak vagy készpénzben, vagy előmutatóra szóló 5%-os kötelezvényben fizette ki.

W ü r t e m b e r g 1849-ben szüntette meg, felerészben az állam, fele részben a község kárpótolta a volt jogosultakat.

Megjegyzendő, hogy Németországon ama jog más alakot öltött, mint minálunk, mert a termelési egyedáruság volt főértéke s az italmérési jog, mint kizárólagossággal nem bíró reáljog, nagyobbára ezután is fenmaradt.

A u s z t r i á b a n a német-szláv tartományokban közelebbi időkben lett az u. n. Propinationsrecht megszüntetve. Ez sem azonos a nálunk létező regale-joggal és szintén inkább a termelési, főképen a sör- és pálinka-főzési kizárólagossági jogból áll, a bor kevesebb szerepet játszik, minthogy az ottan alig termeltetik.

A megváltási mód és elv eme tartományokban eltérő.

C s e h o r s z á g b a n 1869-ben a törvény kimondja, hogy a sör- és pálinka-termelési és kimérési kizárólagos jog megszűnik méltányos kárpótlás mellett; azonban ezen kárpótlás késő jövőben helyezettett kilátásba, oly módon, hogy az újból felállítandó főzdek 5000 frtot fizetnek egy megváltási alapba, mely 20 év múlva a jogosultak közt ki fog osztatni.

Morvaországban 1869-ben szintén megszüntették a jogosultaknak országos alaptól kárpótlás adatott.

Sziléziában szintén 1869-ben minden kárpótlás nélkül eltöröltetett, a jog-kizárolagosság egyszerűen mint reáljog hagyott meg a jogosultak kezén.

Bukovinában a megváltás államköltségen tervezetett olyképp, hogy a jogosultak földtehermentesítési kötvényeket kapnak, melyeknek fedezetére minden kimért italra díjak vetetnek.

Nálunk a pénzügyministerium összeállította a regale-jogból befolyó jövedelmeket; 3 évi átlag szerint, egy évi jövedelem tesz 7.888,971 frtot, ebből levonandó a szab. kir. és önálló törvényhatósággal bíró városok e cziméni továbbá a községeknek 3 havi korcsmálási jog utáni jövedelme 1.927,936 » miután az 1871: XVIII. t. cz. 104—114 §§. határozottan elrendelik, hogy ez a község kiadásainak fedezésére fordittassék, ha a regalejog a községre száll; ez, mint az egésznek alkatrésze nem kárpótlandó.

Marad tehát évi jövedelem . . .	5.161,035 »
s ha ebből kezelési kiadások czimén levonunk még 5 ^o /o-ot.	258,051 »
marad	4.902,984 frt,
ez 5 ^o /o-al tőkésítve.	98.059.680 frtot

képvisel.

Ime tehát ez azon összeg, mely a kárpótlandó regale-jog tőkeértékét teszi.

Ezen tőkeérték kamatjának megfelelő jövedelem valóban létezik, minthogy a jogosultak tényleg élvezik, tehát ha a jog a községre átmegy, az csakugy beszédheti, de nemcsak létezik e jövedelem, hanem ha kellően kezeltetik még fokozható is, miként igen helyesen lett feltüntetve azon tény, hogy ha a kántor $\frac{1}{4}$ által előálló concurrentia megszűnik, a várható jövedelem nagyobb lehet mint a jelenlegi két jövedelem összege.

Ugyanis, ha ma a földesur jogaért fizetnek 1000 frtot, a községnek $\frac{1}{4}$ évi jogaért 200 frtot, ha az egész együttesen adatik bérbe, akkor a concurrentia kizárása folytán talán 1500 frt is bejön minden esetre pedig több mint az előbbi két tétel együttesen. Ha ezen uton tovább haladunk és egész községcsoportok adatnak bérbe, úgy hogy egymáshoz közel fekvő községek bérlői egymásnak concurrentiát ne csinálhassanak, akkor a jövedelem tetemes fokozását lehet várni. Ezen jövedelmeztetési mód vonatkozik azon községekre, melyek helyzetöknél és fejletlen vagy csekély voltoknál fogva nem képesek még életbe léptetni a díjfizetés melletti szabad ipart, de van igen sok nagy község, mely már ma meg van arra érve, hogy ezen módon jövedelmeztesse jogát és az iparszabadság követelményének is teljesen eleget tehet. Mindkét esetben hathatósan felügyelhetnek a községek arra, hogy az italmérés kellő módon, kelletét nem túlhaladó számú helyiségben s a közérkölcsiséget megóvó modorban üzessék.

Az államnak nemcsak egy tőkebiztosítás nyújtatnék a közvetítésért mint a szőlődézsma váltásánál, hol az illető föld parcelákra betelekkönyveztette magát, de a részletfizetést mégis egyes adóköteleken kell, hogy keresse; hanem a jelenlegi jövedelemnél magasabb tényleges jövedelem által biztosíttatnék, melyet nem egyes magánfelen, hanem politikai hatóságon kereshet.

Ezen kérdés megoldására most igen alkalmas az idő. Nemcsak az europai pénzpiacz van túlterhelve elhelyezést kereső tőkékkel, hanem köztudomású dolog, hogy Franciaországban roppant mennyiségű clericalis pénz minden áron keres biztos befektetést igen mérsékelt kamatláb mellett. A republicanus és radicalis mozgalmak által valószínűvé van téve annak következte, hogy egy vagy más alakban ama vagyon sequestratioja, meg fog kísértetni, azért lehetne most felhasználni ez alkalmat s a magyar állam garantiája mellett ama pénzerőt felhasználni a regale megváltására, ugyanis az állam elvállalja a teljes garantiát, az az közvetít, a regale tulajdonosoknak kifizeti 5%-ot kamatozó papirban a 98 milliónyi kárpótlást; ha némi áldozatra hajlandó a célból, hogy ama papirok árkelete emelkedjék, beleegyezik abba, hogy a szelvényeket adóba is elfogadja, ha

azonban a fiscalis szempont ezzel szembe döntő, akkor ezen előnytől el is lehet tekinteni.

A községek az eddigi mód szerint bérbe adják az italmérési jogot, mely az által, hogy a concurrentia ki van zárva jelentékenyen emelkedni fog, és minthogy nyilvánosan és hatósági ellenőrzés mellett történik, el nem titkolható, végre már annál fogva is nagyobb lesz mint a kárpótolt érték, mert az az adóbevallások alapján állapittatván meg, igen sok esetben csekélyebb a valóságnál, és az 5⁰/₀-nyi kezelési költség is elesnék, így nem vesszük magasra a számítást ha azt mondjuk, hogy a község a kárpótolt összeg 5¹/₂—6⁰/₀-át fizetheti korcsmahaszonbéréből az államnak, s a mellett még maga részére is takaríthat meg valamit.

Az állam az illető banknak vagy pénzerőnek biztosítékul leköti a kárpótolt italmérési jogot s ezen felül saját hitelét, ezen módon a jelen szerencsés conjuncturák közt 4—4¹/₂ százalékos pénzt fordíthat e műveletre, így 25—30 év alatt a törlesztés keresztül lesz vive és akkor a községek szabad tulajdonában lesznek a regale jognak, vagyis 5 millió évenkénti jövedelemnek, mely ha hazánk általában halad a culturában, azon ideig jelentékenyen növekedhet. Ha időszerűnek fog látszani az egész italmérési jogot is el lehet majd törölni, bárha az akkor már fejlettebb községek bizonyára képesek és hajlandók is lesznek annak felhasználására és az adózók is sokkal szívesebben fogják ezen jövedelmi forrást igénybe venni, mint az egyenes adópótlékot, mely akkor nagyrészt legalább eleshet. De egy sokkal fontosabb momentum is van még. 29 évre terjed ki a földtehermentesítési teher teljes legombolyításai, ez körülbelől összeesnék a regale kárpótlás letörlesztésével, ez lenne azon időpont, melyben Magyarország adórendszere gyökeresen átalakíttatnék, s akkor a felszabadult adóképeség egy vagy más alakban aknáztathatik ki. Egy törvényjavaslat adatott be 1871-ben Móricz Pál által, mely a regalet szintén a községek által javasolta megváltatni de olykép, hogy a kárpótlandók évi járulékot kapjanak, mely 5⁰/₀ kamatot és 1⁰/₀ törlesztést foglaljon magában, ez midőn a községekre nem kevesebb terhet ró, a kárpótoltaktól megvonja azon előnyt, hogy egyszerre nagyobb összeg felett rendelkezzenek s a letelt 32 év múlva az ily járú-

lék bizonyára mindenestől elköltetnék. Egy roppant közgazdasági politikai előnye lenne azonban az általunk ajánlt műveletnek, mondhatni a legnagyobb az: hogy az eladósodott földbirtokosság nagyobb pénzüsszeghez jutna.

Az ki nincsen eladósodva, megtarthatná kamatozó papirjait s csak ott volna hol eddig: hasonló jövedelmet élvezne, Nagy rész azonban adósságait törleszthetné, melyek a legjobb esetben is 6^o/o-nál drágábbak, gyakran a törvényes 8^o/o-ot is meghaladó kamatúak. Ne feledjük azt, hogy az államjavak eladása küszöbön álló dolog, 53 millió értékű már meg is van sententiázva. Minden tekintetből óhajtandó lenne, hogy ez ne jusson mind idegen kézre, de ha azt akarná az állam bevárni, míg a vagyonosodás rendes uton oda emelkedik, hogy a magyar birtokosság képes lesz komolyan hozzá szólni az eladáshoz, még igen sokáig kellene várnia, talán több ideig, mint erre képes. Nagy nemzeti érdek tehát, hogy azon időre, midőn az államjavak eladatnak, a birtokosság olyan helyzetben legyen, hogy hozzá szólhasson. A fiscalis szempont is meg lehet elégedve, minthogy a kereslet nagyobb lesz és az árak magossabbak, politikailag pedig az államjavak eladása nem veszteség, hanem nyereség lehetne. A rögtöni pénzbőség első sorban a kamatlábot nyomná le az egész országban, úgy hogy még az is nyerne, ki tényleg nem kapott kárpótlást, a vállalkozási szellem újra lendületet venne, a földbirtok értéke felemelkednék. 100 millió Magyarországon igen látható és üdvös nyomokat hagyna.

Az adópénztár e rendszabályt akár meg se érezné, mert mostanig a bevallott regale-jövedelem 10^o/o-ka jövedelmi adóképszedetik be, ha ez megváltatik, az államnak módjában áll akár az eddigi adótárgyon továbbra is kiróni a jövedelmi adót, vagy a mi talán méltányosabb lenne, a két felen, t. i. a regalejogosult községen felerészben és a megváltási papir couponjain fele részben venni fel az 5—5^o/o jövedelmi adót. Ez utóbbi mód azért ajánlatos, mert igazságos, ugyanis a coupon után a jövedelem egyenlő levén, az adó is egyenlő; a realis regale-jövedelem esetleg emelkedő, tehát az adó is emelkedő lehet.

Azon városok és szabad községek, melyek eddig is élvezték az italmérési jövedelmet, ezen rendszabály által nem érintetnek, nem terheltetnek, mint azon esetben, ha az állam vállalja magára

a kárpótlást, mert akkor minden adófizetőre eloszlának a teher; nem fosztatnak meg jövedelmi forrásuktól, mint azon javaslatok szerint, melyek vagy rögtön, vagy később a regalejog teljes eltörlését és az iparszabadság teljes életbeléptetését szorgalmazzák. Egyáltalán se nem nyernének, se nem veszítenének e lépés által, haladhatnak a magok útjokon az iparszabadság felé, de úgy, hogy nélkülözhetlen jövedelmeik csorbát ne szenvedjenek.

Szerény nézetünk szerint tehát itt volna az idő ezen sokat ventilált kérdést végre megoldani, a mód, mely kifejtve lön igazságos és olcsó, az eredmény közgazdasági és politikai szempontból nagy borderejű és üdvös lenne. Hogy a pénzbeszerzés mily fokig lehetséges, azt financiaink intézői tudhatják első sorban, de mindenesetre e kérdés méltó arra, hogy ily-szerű megoldásán egész erővel fáradozzanak.

GRÓF BETHLEN ANDRÁS.

A MAGYAR ÉS OSZTRÁK ÁLLAMHÁZTARTÁS

1868—1877-ig.

(Irta L á n g Lajos, felolvastatott a magy. tud. akadémia II. osztályának
f. év október 11-én tartott ülésében.)

Szerzőnek az akadémia kiadásában megjelenendő »A magyar és osztrák állambáztartás 1868—1877-ig« czimű tanulmányából közöljük az alábbi mutatóványt, mely a két állam jövedelmeit tünteti föl.

Az egész tanulmány egyébiránt jóval szélesebb keretű s a budget minden részét felöleli s igen sok, eddig figyelemre nem méltatott körülményre vet világot. Általában e nagy szorgalommal irt érdekes munka igen kimerítően és tüzetesen foglalkozik a tárgygyal s a megjelent hasonló tanulmányok közt bizonyára szerzőé nyújtja a legteljesebb és leghűbb képet.

Mindjárt a bevezetés után hosszasan foglalkozik szerző a póthitelekkel s kimutatja azok káros hatását mindkét állam budgetjében.

Azután áttér az állambáztartás mérlegére és bírálva az eddigi netto és brutto mérlegeket, egy más criteriumot állit föl a pénzügyek megítélésére. Egyenként veszi ugyanis a kiadásokat és bevételek főbb csoportjait, a productiv és nem pro-

ductiv kiadások arányát, a bevételek és kiadások növekedési mérvét, és ezen az uton állapítja meg következtetéseit.

Az adatok a hivatalos zárszámadásokból vétettek és különösen az osztrákok, tudunkra legalább, most használtatnak először tudományos munkában.

A tanulmányból a következő mutatványt közöljük. Szerk.

* * *

Ha a bevételeket akarjuk vizsgálni, természetes, hogy főleg csak a rendes államjövedelmeket szabad szem előtt tartanunk. És értjük ez alatt azokat, melyekre az állam adókból, jövedékekből, díjakból, illetékekből, államvagyonból stb. tesz szert s a melyekre, a mi fő, bizonyos állandósággal számíthat, tekintetbe nem véve azon különböző rendkívüli jövedelmeket, melyek ingatlanok elárusításából fölvett vagy vissza fizetett kölcsönökből és több effélékből erednek.

Az államháztartás helyességének szempontjából elsőrendű fontossággal bír az a kérdés: minő arányban áll a bevételek ezen összege az állam összes kiadásaihoz. Minél kisebb lesz a különbség a kettő közt, annál kedvezőbb a helyzet; minél távolgóbb az ür, mely őket egymástól elválasztja, annál fenyegetőbb a veszély, mely az egyensúly hiányából származhatik.

Mielőtt az arányt kimutatnók, meg kell jegyeznünk, hogy azon táblázat, mely a zárszámadási bizottság jelentésének 70. és 71. lapjain foglaltatik, körülbelül megfelel a rendes bevételek helyes fogalmának. E táblázatot lejjebb egész terjedelmében adjuk, hozzacsatolva az osztrák zárszámadások alapján a megfelelő osztrák adatokat. A zárszámadási bizottság jelentésének 70. és 73. lapjain vannak még egyéb rendes állami jövedelmek: időközi kamatok, téritvények, kölcsön-alapok bevételei és egyéb közigazgatási bevételek czímén, melyek évenként $1\frac{1}{2}$ —4 millió forintra mennek, melyeket azonban mi elhanyagoltunk, minthogy bajos volna azokkal megfelelő osztrák bevételeket szembe állítani.

S ha e részben némileg hiányosan járunk el, másrészt kárpótlásul meglesz az a biztos tudatunk, hogy levont következtetéseink nem nyugszanak oly alapon, mely nekünk kedvezne, s így, ha mindannak daczára kedvezőbb lesz az eredmény ránk nézve, mint Ausztriára, nem tarthatunk attól, hogy az eredmény nem felelne meg a valóságnak.

Az állami összes kiadások és állami rendes bevételek

M a g y a r o r s z á g o n :

	Kiadások :	Rendes bev. :	A bevételek aránya a kiadásokhoz :
1868.	147.536,150.—	137.929,073.—	94 ⁰ / ₀
1869.	165.584,587.—	141.419,810.—	85 ⁰ / ₀
1870.	199.973,383.—	157.730,335.—	79 ⁰ / ₀
1871.	215.132,191.—	167.760,411.—	78 ⁰ / ₀
1872.	237.527,042.—	175.031,647.—	74 ⁰ / ₀
1873.	251.214,746.—	174.014,016.—	69 ⁰ / ₀
1874.	252.112,118.—	180.628,012.—	71 ⁰ / ₀
1875.	235.995,018.—	184.204,688.—	78 ⁰ / ₀
1876.	246.506,361.—	198.264,304.—	80 ⁰ / ₀
1877.	252.252,819.—	208.433,011.—	82 ⁰ / ₀

Az állami összes kiadások és állami rendes bevételek

A u s z t r i á b a n :

	Kiadások :	Rendes bev. :	Bevételek aránya a kiadásokhoz :
1868.	324.968,163.—	268.401,731.—	82 ⁰ / ₀
1869.	300.479,593.—	289.175,694.—	96 ⁰ / ₀
1870.	332.332,653.—	311.351,684.—	93 ⁰ / ₀
1871.	345.645,431.—	333.058,922.—	99 ⁰ / ₀
1872.	353.037,076.—	364.954,464.—	103 ⁰ / ₀
1873.	398.851,429.—	373.031,490.—	93 ⁰ / ₀
1874.	400.248,029.—	353.410,715.—	88 ⁰ / ₀

	Kiadások :	Rendes bev.:	A bevételek aránya a kiadásokhoz:
1875.	391.764,181.—	354.491.932.—	90%
1876.	415.904,412.—	353.262,559.—	84%
1877.	415.478,460.—	353.519,424.—	85%

A mi a két táblázatnál mindenekelőtt szemünkbe ötlük, az a körülmény, hogy az állami rendes bevételek 1868-ban megfeleltek a közösügyi quóta arányának, 137 milliót téve nálunk, 268 milliót Ausztriában, tíz év múlva pedig 208 millióra mentek nálunk és 353 millióra Ausztriában. A míg tehát kezdetben meg volt a helyes arány 4:8, ma az arány 3:7. Szóval, Magyarország nemcsak kiadásait fejlesztette, hanem lehetőleg emelte bevételeit is, a mit Ausztria abban az arányban legalább tenni elmulasztott.

Még érdekesebb lesz a kép, ha nézzük, mely években esik kisebb-nagyobb emelkedés vagy veszteglés. Magyarország, ugyszólván, folyton fokozta bevételeit, a mennyiben bevételei a tíz éven át évről évre 137, 141, 147, 167, 175, 174, 180, 198 és 208 millió forintot tettek s így a legkedvezőtlenebb 1874—1877. években is dicséretes törekvést mutatnak az államháztartási egyensúly föntartására. Ausztriában ellenben ugyanazon idő alatt 268, 289, 311, 333, 364, 373, 353, 354, 353 és 353 milliót tettek a bevételek. Vagyis Ausztriában fokozódtak ugyan a bevételek 1873-ig, a meddig a fokozódás önkéntes volt, de aztán a kedvezőtlen 1874. évben leszáltak 20 millióval 353 millióra s az állam négy éven át mitsem tett bevételei szaporítására, a kiadások folytonos növekedése daczára.

Ugyanezt látjuk, ha a bevételek százalékos arányát tekintjük. Az önálló háztartás első évében Magyarország állami kiadásának 94 százalékát tudta fedezni rendes bevételeiből. Ez után az arány folyton kedvezőtlenebb volt 1873-ig, a mennyiben 1869—1873-ig leszált 85, 79, 78, 74, és 69 százalékra, de 1874—1877-ig lesz 71, 78, 80 és 82% javulás. Ausztriában ellenben volt a kezdetleges arány 82 százalék, mely javult folyton 1872-ig, főlemelkedve némi kis közbeeső eséssel 96, 93, 99, és 103 százalékra. De 1873-ban beállott a fordulat s azóta az arány folyton kedvezőtlenebb, a mennyiben 1873—1877-ig leszált 93, 88, 90, 84 és 85 százalékra.

Ez előleges összehasonlítás után térjünk át maguknak a rendes bevételeknek összehasonlítására, s itt adjuk, mint már mondtuk, első sorban a zárszámadási bizottság táblázatát a magyar rendes állami bevételekről s vele szemben összeállítottuk az osztrák rendes állami bevételeket némi nem egészen megfelelő tételek kihagyásával, a mivel azonban inkább Ausztriának kedveztünk, mint önmagunknak.

Rendes állami jöve-

Magyarországon.	1868.	1869.	1870.
Egyenes adók:			
Földadó	29599367	23684724	25254083
Házadó	5147476	4702201	4876196
Jövedelemadó	4342867	5684762	7771055
Személyes kereseti adó	5839723	5499941	5603824
Malomadó	—	—	—
Kereskedelmi-, ipar- és védelmi adó .	—	—	—
Keresetadó	—	—	—
Nyilv. számad. köt. váll. és egyl. adója	—	—	—
Bányaadó	—	—	—
Tőkekamat- és járadékadó	—	—	—
Vasuti és gőzh. száll. használ. utáni adó	—	—	—
Cseléd-, kocsi- és lótartásért, tekeasz-	—	—	—
talokért és játékhelyis. fiz. adó . .	—	—	—
Vadászatra használható fegyverek adója	—	—	—
Általános jövedelmi pótló	—	—	—
A magyar és horvát-szlav. határörvidék	—	—	—
egyes adói (adópótlék Bellovárnál)	—	—	—
Együtt állami adó	44929433	39571628	43505158
Földtehermentesítési járulék	13156173	16177816	17616295
Késedelmi kamat	47903	942839	1425713
Adóbehajtási illetékek	51692	—	—
Az egyenes adók főösszege	58185201	56692283	62547166
Fogyasztási adók:			
Szeszadó	5415301	6722857	6491065
Boradó	2466519	2509294	2502645
Húsadó	1865763	1915322	1948157
Söradó	897729	1173670	1238704
Czukoradó	865916	842396	896340
Különfélék	1180375	10303	18224
A fogyasztási adók főösszege	12691603	13173842	13095135
Határv. kezel. költségátal. és különf. bev.	450000	460210	455247
Bélyeg	3682956	4038605	4099085
Jogilletékek és díjak	6954334	8941924	10319446
Fémjelzés	22647	26499	23239
Út-, hid- és révvám	202458	198445	76688
Dohányjövedék	16701672	18494479	18366250
Lottójövedék	2463067	2678085	3777422
Sójövedék	15269152	12103432	13718926
Államjósátságok és igazgatóságok . . .	5691084	3667050	5100076
Államerdők	2918254	3896542	3226425
Bányászat és pénzverés	5188865	9449135	11896435
Államnyomda	238	242	12057
Államépületek	106537	54891	36026
Államvasutak és gyárak tiszta jöved.	400000	50000	450000
Az államv. és gyárak üzleti költ. fedez.	183662	461634	1851119
Ingó államvagyon	391966	227695	1003064
Különféle bev. a pénzügyi tárczában	1340699	1011079	2420318
Állami lótenyészt.-intézetek	922672	1209679	1319773
Posta	3333662	3675465	4021956
Távirda	792479	873096	879895
Bányailletékek	35865	35498	34587
I. Összeg	137929073	141419810	157730335

delmek Magyarorszáiban.

1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.
23953317	22695223	22857317	26476324	26384399	26960122	28555722
5156782	5530023	5300074	6026903	6180006	6867138	6614920
7658672	6863141	7688206	8731679	123492	131641	131356
5590426	5489960	5307319	5950371	—	—	—
6	3627	34698	43053	49265	45680	45569
22	22429	270456	333730	376806	358365	342647
—	—	—	—	12774192	12507113	13562168
—	—	—	—	1311909	1660848	1002115
—	—	—	—	76907	76110	69414
—	—	—	—	1552795	2596756	2682022
—	—	—	—	822913	2093622	2180465
—	—	—	—	154969	322729	230033
—	—	—	—	119326	268136	247593
—	—	—	—	—	5723503	9019182
—	1843103	—	—	—	—	—
42359225	42447906	41458070	47562060	49926979	59611763	64683206
17283741	16418440	16091564	18390637	18893245	19747182	20504279
1420491	1284475	1340908	1505752	1415656	1602002	1837602
631288	718117	721101	903304	934139	838293	280218
61694745	60868938	59611643	68361753	71170019	81800240	87305305
6798077	6167087	6098462	5983037	6666380	5796195	5538834
2555731	2758647	2681964	2639124	2707598	2937979	2918720
1956480	2030659	2001210	2007968	2051191	2202943	2245710
1493398	1407832	1420249	1127454	1092293	995657	905330
1511156	1077328	1010583	713346	738398	535752	741922
31806	142137	20550	20094	—	—	—
14346648	13583690	13233018	12491023	13255860	12468526	12350516
482715	455870	457908	456041	467380	464033	464450
4540854	5440408	6645962	6895963	7355397	7776336	7819722
11406381	12101178	13513687	14748069	14295684	13522769	14910444
27161	31459	26048	18055	16319	14474	14967
9816	61069	42543	38453	23040	26546	23350
23565942	25444762	25615063	25011791	25681882	27658880	29255105
3027623	3071709	3830822	4178700	4068844	4211778	4277960
14279464	14564396	13251364	12196031	12612229	12951162	13814750
5057990	4353237	4447061	4715063	4795424	4340510	4539865
5897047	8453951	6917177	5800248	6263293	5008677	5403732
9928772	10281750	8875587	9554322	7130285	9119039	8603330
276103	388429	456331	432747	480180	468579	663517
35767	42554	39626	40197	38578	32444	37032
1249860	1678444	1198723	75411	1550000	2177044	2625000
2750657	3615079	6343104	5594763	5449198	6192068	5613686
623588	1105067	513685	883224	486121	520235	653758
766314	1266999	825322	1301268	1077105	901078	862029
1832721	1717914	1636393	1327970	1026962	1400917	1884916
4657504	4886566	4936481	4983545	5232649	5344220	5594397
1244161	1565988	1544759	1405166	1621160	1779824	1622396
58578	52189	51708	118209	107079	84922	92284
167760411	175031647	174014016	180628012	184204688	198264304	208433011

Rendes állami jöve-

Tényleg befolyt jövedelmek :		1868.	1869.	1870.
Egyenes adók :				
1. Földadó		31284592	37424807	36813688
2. Házadó		14391813	18183599	18692734
3. Kereseti adó		5154444	8253708	8646794
4. Jövedelmi adó		8084624	13924347	17922925
5. Örökösödési adó		21853	18632	20943
6. Végrehajtási illeték		—	104258	117293
7. Késedelmi kamat		—	—	44476
Összes egyenes adó		58934346	77909351	82258853
Közvetett adók :				
1. Szeszadó		7138815	7801724	7710298
2. Boradó		3233462	3550649	3755329
3. Söradó		17242641	17761023	19021856
4. Húsadó		3438579	3637038	3994876
5. Czukoradó		11913362	8064207	10259362
6. Más fogyasztási adók		2109265	2165081	2070508
7. Bérletek		2929719	3020075	3089754
8. Egyéb bevételek		1655623	1907777	21476
9. Dazio consumo Dalmáciában		—	—	112339
10. Biztosítékok		—	—	2046815
11. Visszatérítés a magyar kormány- mánnak		—	—	—
Összes közvetett adó		49661466	47907574	52082613
Egyéb állami jövedelmek :				
Határ vám		15968829	19500605	21148268
Bélyeg		11860737	12380973	12663568
Jog-illetékek és díjak		19691239	24819446	25495460
Fémjelzés		174498	194595	185878
Ut-, híd- és rév-vám		2687043	2772253	2768935
Dohányjövedék		45573354	48526928	50948310
Lottojövedék		13804348	13646166	13746491
Sójövedék		19717925	14626160	18945808
Állami jószágok és erdők		5025992	3850919	4198785
Bányászat		12295932	8508408	4838990
Pénzverés		746263	563362	492111
Állami nyomda		909545	1080800	970873
Állami épületek		113961	119336	57152
Állami vasutak jövedelme		156126	116979	76596
Pénztári kezelés		322281	531305	4571569
A pénzügyi tárca közigazg. jöve- delme		87112	120734	1544805
Állami lotényesztő intézetek		—	482642	297078
Posta		8908597	10028779	10657011
Távirda		2237948	2338131	2191337
Bánya-illetékek		124197	150228	171193
Összes rendes állami jöved.		268401729	289175686	311351674

delmek Ausztriában.

1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.
37277036	37162333	36666336	36725624	36716963	37021614	36769980
19545250	20351106	21291505	22754247	23606324	23566610	23690739
8710438	9247360	9551313	9510523	9357486	9096822	9212927
21915697	22834225	23809812	22618121	21683724	20593722	20954769
22823	34240	24714	—	—	—	—
138866	—	203348	206326	219211	235433	247372
164502	—	355708	389707	410439	427389	497703
87774614	89629264	91902736	92206528	91994147	90941590	91373490
7880566	8039390	8103513	8514407	8444277	7610672	7118702
3948445	4228517	4285523	3754983	3920847	3913275	3916652
21124062	23344225	26233601	24460898	24016921	22857841	21395944
4138079	4321214	4541604	4478556	4625655	4579487	4613401
12452381	13252973	11863337	8523100	9619913	11846032	17783981
2188056	2304950	2273992	1875793	1898318	1860563	1838230
3157661	3243943	3351989	3366361	3428514	3449494	3455741
20023	33247	46257	27025	21957	27870	19127
107213	109558	107397	111759	127587	118939	121441
2048010	2372906	2533899	2178851	2323956	2284095	2235876
—	—	—	—	—	—	—
57064996	61250923	63381113	57291733	58427945	58548268	62499095
25625516	26212530	24805498	19747784	19456051	18187521	19398832
13350794	14216969	14981846	15844704	16388031	16910490	17228243
28027013	40651496	40725734	35021957	34027679	32211736	30703581
223542	278592	270595	197560	188072	152470	148633
2755086	2761326	2798575	2710439	2710208	2585022	2529580
55211209	58536277	61373189	59236016	59246782	59640170	59039752
15259130	16037615	19329539	20239606	20783917	22678470	21733847
19011693	18956806	19390298	18994433	18904049	19181962	19179149
4181785	4720291	4539213	4067805	4599417	4598205	3958566
4952387	4436958	5252899	5731218	5233094	5421012	5486993
286235	583830	380450	492987	453511	440029	937147
920884	1155897	1257154	1392620	1207817	1369582	1263940
87274	93683	95518	105031	122881	105788	112304
57005	42896	161224	98394	94565	111517	1975263
1900945	449136	3041777	1931687	992017	582147	799368
1609988	1639520	1601515	1543899	1572086	1564916	1549137
241963	219046	364068	359490	392817	364876	333118
11814731	12952917	14009657	14219162	14620136	14463536	14846282
2517868	2859470	3019550	2617493	2755089	2936760	3166276
184247	269002	349324	360127	321606	266474	257809
333058905	364954454	373031482	353410703	354491927	353262553	353519416

A bevételek első főcsoportját az egyenes adók képezik, s itt meg kell jegyeznünk, hogy mind a két kimutatásban az egyenes adók a velük járó földtehermentesítési pótlék nélkül vannak fölvéve. A magyar kimutatásban megvan ugyan lejjebb e pótlék, az osztrák budgetben azonban teljesen hiányzik, mint-hogy ott a bevételeket az országos pénztárak kezelik s nem a kincstár. Az egyenlő alapon történő összehasonlítás kedvéért tehát csak az egyenes adókat vesszük földtehermentesítési pótlék nélkül, mely különben is roppant változó.

Igy tekintve, látjuk, hogy nálunk az egyenes adók összege 45 millió forintról közbeeső ingadozások után 1874-ig természetesen gyarapodás útján 47 millióig, ezután pedig 1877-ig új adók behozatala következtében 64 millióig emelkedett, míg Ausztriában ugyancsak ezen egyenes adók, csupán természetesen gyarapodás útján, minden adóemelés nélkül, 58 millió forintról 90 millió forintra emelkedtek. A mi az egyes adónemeket illeti, a szorosan vett földadó meglehetősen változatlanul 36—37 millió körül forgott Ausztriában, míg nálunk kezdetben 29 millióról nagy ingadozások mellett leszállt 28 millióra. Sem egyik, sem másik összegben nincs benn a földtehermentesítési pótlék s Magyarországon 1876 óta hozzájárul még a jövedelmi pótdónak körülbelül fele, 3—4 $\frac{1}{2}$ millió forint. Roppant eltérést, emelkedést mutat Ausztriában a házadó, mely ott 14 millió forintról 24 millió forintra emelkedett, míg nálunk 5 millió forintról 6 $\frac{1}{2}$ millióra ment. A többi adóknál bizonyos eltérés mutatkozik. Ausztriában ugyanis kereseti- és jövedelmi adó áll fenn maig, míg nálunk 1875 óta a kereseti adó, a nyilvános számadásra kötelezett társaságok adója s a tőke-kamatadó czimén szedik a megfelelő állami bevételeket. Az itt összefoglalt állami bevételek 13 millió forintot tettek eleinte Ausztriában s majdnem 30 millió forintra gyarapodtak 1877-ig, nálunk ellenben 10 millió forinttól csak 16 millióig terjedt az emelkedés ugyanazon idő alatt.

E kevés szám elég világosan szól Ausztria vagyoni fölénye mellett Magyarországgal szemben. Magyarország legnagyobb gazdasága a föld és még az sem hajtannyi adót a kincstárnak, mit egyedül az osztrák földművelés előbbre haladott voltának lehet tulajdonítani, minthogy Magyarország terület és még inkább

mivelés alá eső terület dolgában fölötte áll Ausztriának. A különböző kereseti- és jövedelmi adók még egyszer annyit hoznak Ausztriában a kincstárnak mint nálunk, s ott 10 év alatt 180 perczenttel gyarapodtak, míg nálunk csak 60 perczenttel. Legszembeszökőbben mutatja Ausztria vagyoni túlsúlyát a házadó, mely ma közel négyszer annyit hoz Ausztriában, mint nálunk és 65 százalék gyarapodást mutat a Lajtán túl s alig 30 százalékot Magyarországon.

A fogyasztási adók összege szintén sokkal kedvezőbb Ausztriában, mint nálunk, a mennyiben ott 49·6 millió forintból 62·4 millió frtra emelkedtek, míg nálunk mindig csak 12 körül ingadoztak. Ausztriában a söradó 17 millió forintról 21 millió frtra emelkedett, nálunk 897,000 frtról 1868-ban, fölemelkedett 1.493,000 frtra 1871-ben, de aztán leszállt folytonosan és 1877-ben tett 905,000 frtot. Ausztriában a cukoradó fölemelkedett 11 millió frtról 17 millió frtra, nálunk 865,000 forintról egészen úgy, mint a söradó, fölemelkedett 1.511,000 frtra s végül leszállt 741,000 frtra. E két adónemnél mutatkozó nagy egyenlőtlenség részben a restitutió viszáságai-ban, részben azon körülményben rejlik, hogy az osztrák kincstár szedi a Magyarországon fogyasztott sör és cukor legnagyobb része után az adót, a mi természetesen nem felel meg az adó fogalmának. A restituciónál némileg segített az új kiegyezés, de a másik bajon még sokat kell enyhíteni, részben az illető iparágaknak, ha a szükség úgy kívánja, akár mesterséges előmozdításával, részint egyenes törvényhozási intézkedések által is.

Kevesebb aránytalanságot mutatnak a többi fogyasztási adók. A szeszádo 6 millió frt körül ingadozik nálunk, 8 millió frt körül Ausztriában. A boradó Ausztriában 3·2 millió frtról felszállt 4·2 millióra s végül lement 3·9 millióra; nálunk pedig 2·4 millió frtról folytonosan emelkedett 2·9 millió forintra. A húsadó végre Ausztriában 3·4 millió frtról fokozatosan fölemelkedett 4·6 millió frtra, nálunk pedig 1·8 millió frtról 2·2 millió frtra.

Ismét nagy az aránytalanság a többi e czímen befolyó jövedelmeknél, melyek Magyarországon csak az első évben szerepelnek 1 millió frttal, azután csak egy-két ezer frttal és majd egészen eltűnnek, míg Ausztriában átlag meghaladják a 6 millió frtot s részben a már említett adókat szaporitják.

Áttérve a harmadik főcsoportra, el kell hagynunk az első rovatot, a vámot, melyet eltérő alapokon számít a két kimutatás. Ettől eltekintve, az egész táblázatban csak a két következő tétel olyan, melyet brutto lehet összehasonlítani, míg a többiek a nagy kezelési költségek mellett, csak netto összehasonlítás útján ítélhetők meg helyesen. E két tétel a bélyeg és illeték. Az előbbi 3·6 millió frtról 7·8 millió frtra szaporodott fel nálunk s 11·8 millió frtról 17·2 millió frtra Ausztriában. Az utóbbi 6·9 millió frtról 14·9 millió frtra nálunk és 19·6 millió frtról 30·7 millió frtra Ausztriában. Egészben véve örömdetes szaporodás, mely azonban szintén kedvezőbb Ausztriában részben azért, mert forgalmunk nem oly fejlett, de részben azért is, mert nálunk nagyobb mérvben károsítják meg a kincstárt.

Ezek után áttérhetünk a hátralevő bevételek legfőbbjeire netto eredményeikben.

Némely rendes állambevételék netto eredménye

Magyarországon.

Évek	Dohányjüvedék			Lottójüvedék			Sójüvedék			Államjóság			Államadók			Pénz- és pénz- verés			Államvasut			Lótenyésztés		
	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto	millió forint		Netto
	Bev.	Kiad.		B.	K.		B.	K.		B.	K.		B.	K.		B.	K.		B.	K.		B.	K.	
1868	16.7	2.7	14	2.5	1.4	1.1	15.3	1.4	13.9	5.7	1.4	4.5	2.9	1.7	1.2	5.2	3.1	1.9	0.5	0.2	0.3	0.9	1.4	—0.5
1869	18.5	7.5	11	2.7	1.5	1.2	12.1	1.6	10.6	3.7	1.5	2.2	3.9	1.6	2.3	9.4	8.4	1.0	0.5	0.5	0	1.2	1.9	—0.7
1870	18.7	9.7	9	3.3	1.5	1.8	13.7	2.6	11.1	5.1	2.2	2.9	3.2	3.4	—0.2	11.9	10.8	1.1	2.3	1.8	0.5	1.3	1.5	—0.2
1871	23.6	8.8	14.8	3.0	1.6	1.4	14.3	2.6	11.7	5.1	2.3	2.8	5.9	3.6	2.3	9.9	11.5	—1.6	3.9	2.7	1.2	1.3	2.2	—0.9
1872	25.4	10.4	15	3.1	1.6	1.5	14.6	3.8	10.8	4.3	2.1	2.2	8.5	4.7	3.8	10.3	11.1	—0.8	5.1	3.6	1.5	1.7	2.8	—1.1
1873	25.6	9.3	16.3	3.8	2.3	1.5	13.3	1.9	11.4	4.4	1.9	2.5	6.9	6.8	0.1	8.9	10.2	—1.3	7.5	6.3	1.2	1.6	2.6	—1.0
1874	25.0	10.2	14.8	4.2	2.5	1.7	12.2	2.3	9.9	4.7	2.1	2.6	5.8	5.7	0.1	9.5	12.2	—2.7	5.6	5.6	0	1.3	2.8	—1.5
1875	25.7	10.8	14.9	4.1	2.2	1.9	12.7	2.2	10.5	4.8	2.1	2.7	6.3	4.9	1.4	7.1	8.2	—1.1	6.9	5.4	1.5	1.0	2.6	—1.6
1876	27.6	13.4	14.2	4.2	2.7	1.5	13.0	1.9	11.1	4.3	1.9	2.4	5.0	4.1	0.9	9.1	9.9	—0.8	8.3	6.2	2.1	1.4	2.1	—0.7
1877	29.3	12.9	16.4	4.3	2.4	1.9	13.8	2.5	11.3	4.5	2.4	2.1	5.4	3.9	1.5	8.6	9.0	—0.4	8.2	5.6	2.6	1.9	2.5	—0.6

Némely rendes állambevételék netto eredménye

Ausztriában.

Évek	Dohányjüvedék			Lottójüvedék			Sójövedék			Állami jösz.			Állami erdők			Bányászat és pénzverés			Államvasut			Lótenyésztés		
	Bev.	Kiad.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto	B.	K.	Netto
1868	45.6	18.7	26.9	13.8	8.5	5.3	19.7	3.3	16.4	5.0	3.2	1.8	13.1	10.6	2.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1869	48.5	18.9	29.6	13.6	8.0	5.6	17.6	3.2	14.4	3.8	2.6	2.2	9.0	6.6	2.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1870	50.9	17.2	33.7	13.7	8.7	5	18.9	3.0	15.9	4.2	2.5	1.7	5.2	4.3	0.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1871	55.2	18.1	37.1	15.2	9.3	5.9	19.0	3.1	15.9	4.2	2.5	1.7	5.2	4.0	1.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1872	58.5	24.2	34.3	16.0	9.9	6.1	18.9	3.3	15.6	4.7	3.3	1.4	5.0	4.1	0.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	61.4	27.9	33.5	19.3	12.7	6.6	19.4	3.3	16.1	4.5	3.4	1.1	5.6	4.4	1.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	59.2	25.9	33.3	20.2	13.5	6.7	18.9	3.3	15.6	4.1	3.4	0.7	6.2	4.8	1.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	59.2	25.9	33.3	20.8	13.0	7.8	18.9	3.3	15.6	4.6	3.5	1.1	5.7	5.5	0.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876	59.6	22.6	37	22.7	14.4	8.3	19.2	2.9	16.3	4.6	3.8	0.8	5.9	4.8	1.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	59.0	22	37	21.7	12.8	8.9	19.2	2.9	16.3	4.0	2.5	1.5	6.4	5.3	1.1	2.0	2.2	—	—	—	—	—	—	—

Ha sor szerint először is a jövedékeket tekintjük, látni fogjuk, hogy azok közül csak a sósóvédék eredményei felelnek meg a természetes aránynak. A sósóvédék ugyanis nálunk az első év 13·9 millió frtjáról már 1869-ben leszállt 10·6 millió frtra, de azután lassan és fokozatos emelkedéssel s csak igen kevés ingadozás mellett, felszállt 11·3 millió frtra 1877-ben. Ausztriában e jövedék egészen hasonló változásokon megy keresztül. Kezdetben 16·4 millió frtot hoz, de már 1869-ben leszáll 14·4 millió frtra, hogy azután hasonló módon mint Magyarországon, végül fölemelkedjék 16·3 millió frtra. A jövedelem ezen eredménye körülbelül megfelel a lakosság arányának. Jóval kedvezőtlenebb a lottó eredménye, mely nálunk némi ingadozások mellett, 1·1 millió frtról 1·9 millió frtra emelkedett, Ausztriában pedig szintén némi ingadozással 5·3 millió frtról 8·9 millió frtra. De még ez aránytalanság is érthető s a lottójátékot nagyobb mérvben üző városi lakosság túlnyomóságával magyarázható. A dohányjövedék aránytalansága azonban már nem enged ilyen megfejtést. E jövedelem-ág ugyanis 14 millió frtról némi ingadozások mellett 16·4 millió forintra emelkedett, Ausztriában pedig hasonló ingadozásokkal 28·9 millió frtról 37 millió frtra. A városi lakosság túlnyomó volta nem magyarázhatja meg a roppant nagy különbséget, melyet szerény nézetünk szerint csak azzal lehet megértetni, hogy nálunk a csempészetet ugyszólván egészen nyíltan üzik.

A többi itt felsorolt jövedelmeket négy csoportra oszthatjuk: az állami jószágok és erdők, a bányászat és pénzverés, az államvasutak s végül a lótenyésztés csoportjaira. Hogy előbb a kedvezőtlenebb eredményeken essünk túl, vegyük először is a bányászatot és pénzverést. E jövedelmi ág kezdődik nálunk 1·9 millió frt plussal, a következő két évben leszáll 1 és 1·1 millió frt plus-ra. 1871-től fogva azonban deficitet mutat föl s pedig sor szerint 1877-ig 1·6, 0·8, 1·3, 2·7, 1·1, 0·8, 0·4 millió frt deficitet. Ausztriában ugyanezen jövedelmi ág folytonos pluszt mutat, s pedig 1868—1877-ig sor szerint 2·5, 2·4, 0·9, 1·2, 0·9, 1·2, 1·4, 0·2, 1·1 és 1·1 millió forintot. Ausztriában a hanyatlás valószínűleg eladásokra vezethető vissza, mely rendszert szükséges lesz nálunk is folytonosítani. Mert igaz ugyan, hogy a deficit évről évre kisebb, de az mégis

nagy anomalia, hogy az állam milliókra menő vagyona után, a helyett hogy jövedelmet huzzon, még rá is fizessen.

A második és utolsó ily jövedelmi ág, mely deficitel jár: a lótenyésztés, a hol azonban közgazdasági érdekek és előnyök ellensúlyozzák talán, e veszteséget s e részben minden esetre kedvezőbb a helyzet nálunk, mint Ausztriában. De lássuk a számokat. Nálunk a folytonos deficit az évek sora szerint 1868—1877-ig tett 0·5, 0·7, 0·2, 0·9, 1·1, 1·0, 1·5, 1·6, 0·7, 0·6 millió frtot; Ausztriában az első évben nem költöttek semmit e czélra, de 1869—1877-ig ez az eredmény, szintén mint deficit: 0·8, 1·0, 1·2. 1·0, 1·4, 1·6, 1·4, 1·0, 1·2 millió frt. Szóval Ausztriában az igazgatási ág általában nagyobb deficitel jár, noha talán senki sem lesz, a ki az Ausztriában e téren elért közgazdasági eredményeknek a nálunk e téren elért sikerekkel szemben, előnyt adni hajlandó lehetne.

Az államjóságot és erdők csoportja az első két évben igen kedvező eredményeket mutat föl nálunk 5·5 és 4·5 millió jövedelemmel, de 1870-ben nagy hanyatlás áll be, az összes jövedelem nem lévén több 2·7 millió frtnál. A következő két évben ismét kedvező eredményeket látunk, 5·1 és 6 millió frtot. 1873-ban hanyatlás áll be, nem lévén több a jövedelem 2·6 millió frtnál, a mi azonban a további évek folyamán kedvezőbb lesz 2·7, 4·1, 3·3 és 3·6 millió frt jövedelemmel. Ausztriában következő számokat kapunk: 1868—1877-ig 1·8, 2·2, 1·7, 1·7, 1·4, 1·1, 0·7, 1·1, 0·8, 1·5 millió frt. E téren tehát évenként átlag legalább is 2 millió frttal kedvezőbb az eredmény nálunk, mint Ausztriában, a mi első sorban annak tulajdonítható, hogy Ausztria, mint tudjuk, az erdőket kivéve, ugyszólván minden fekvő államjóságot elidegenített.

Utolsónak hagytuk az államvasutakat. Itt a netto-eredmény Magyarországon némi ingadozások mellett 2·6 millió frt plus-ra emelkedett, míg Ausztriában 0·2 millió frt deficit mutatkozik. S e részben a jövő csak mind kedvezőbb arányokat tüntethet föl nálunk. Itt lel némi kárpótlást Magyarország azon nagy kiadásokért, melyekkel államadosságának kamatait szaporította.

LÁNG LAJOS.

VEGYESEK.

A közlekedési miniszterium ujjaszervezése. A közmunka és közlekedési miniszterium központi igazgatása s ezzel együtt a műszaki tanács szervezése iránt az 1881. évi költségvetéséhez benyújtott miniszteri pótjelentésben a következőket olvassuk:

A közmunka- és közlekedési kir. miniszterium hatáskörébe eső ügyek elintézésének sajátlagos nehézségét az képezi, hogy a legtöbb ügynek elintézése nem csak az állami adminisztrációban való jártasságot, hanem műszaki ismereteket is igényel.

A mostani berendezés szerint a miniszterium egyes szakosztályai mindkét irányban elintézik az ügyeket, de az elintézés módjára nézve különböző eljárást követnek.

Az utépitészeti szakosztályban vegyesen vannak alkalmazva adminisztratív és műszaki tisztviselők. Az adminisztratív tisztviselők tisztán adminisztratív természetű ügyekkel foglalkoznak, míg a műszaki tisztviselők a nekik kiosztott ügyeket műszaki tekintetben megbírálják, s egyuttal az ügygyel kapcsolatos mindenféle adminisztratív intézkedések szövegét is elkészítik.

A vízépitészeti szakosztályban a műszaki hivatalnokok külön osztályt képeznek s feladatuk az államköltségen létesített építkezések körül felmerülő mindennemű ügyeket úgy műszaki, mint adminisztratív tekintetben elintézni, s az országban előforduló egyéb vízépitészeti ügyekben véleményt adni, melynek alapján intézi azután el a tisztán adminisztratív tisztviselőkből álló másik ügyosztály ezen hatósági, társulati, községi vagy magán vízépitészeti ügyeket.

A vasuti szakosztályban tisztán adminisztratív hivatalnokok vannak alkalmazva, s ha műszaki kérdések merülnek fel, ezeket

a vasuti és hajózási felügyelőségtől bekivánt véleményezés alapján intézik el.

Az ügyek elintézésére nézve minden osztályban egyes tisztviselők nézete a döntő és pedig administratív ügyekben az osztályfőnöké, műszaki ügyekben azon többnyire alárendelt tisztviselőé, kinek az ügy elintézés vagy véleményezés végett kiadatik.

Az ily eljárás administratív tekintetben nincs hátránnyal összekötve, azonban műszaki tekintetben nem nyújthat teljes megnyugvást a sok költséggel járó s nagy fontosságú ügyek helyes elintézésére nézve.

Alig képzelhető oly kiváló képzettségű mérnök, a ki a műszaki tudományok minden ágában a legapróbb részletekig tökéletes jártassággal s kellő gyakorlati tapasztalatokkal birjon — már pedig a legtöbb nagyobb építkezésnél a műszaki tudományok különböző ágai nyernek alkalmazást. Közlekedési utaink, vasutaink folyókat és mocsáros területeket metszenek keresztül, minélfogva nem elég csak azon szempontból megítélni tervezetüket, hogy mint utak meg fognak-e felelni a czélnek, hanem tekintettel kell lenni arra is, hogy zavart ne okozzanak az útrendszerekben, a mocsárok lecsapolásának útjába ne álljanak, a vizek lefolyását, a hajózást, vagy a vízszabályozási, építkezéseket ne akadályozzák, hidjaik és ártérben levő részük az árvízszinnek megfelelő magassággal s kellő szilárdsággal építtessenek stb.

Ily tervezet megbírálásánál tehát ép úgy befolyást kell engedni a vízépítésszettel foglalkozó mérnöknek, mint a közut- vagy vasutépítő-mérnöknek.

A műszaki ügyek jelenleg gyakorlatban levő elintézésénél baj az is, hogy a tervezetek legtöbb esetben minden helyi ismeret nélkül, tisztán a rajzok és írásban beterjesztett adatok alapján bíraltatnak meg. Ily esetben az elméletileg tökéletesen helyes bírálat gyakorlati értéke attól függ, képes volt-e a tervező mérnök minden befolyással bíró részleteiben oly hiven előtűntetni a helyi viszonyokat, hogy azokról a bíráló mérnök tökéletes jó képet nyerjen a nélkül, hogy a helyszínét valaha látta volna. Ezt a legtöbb esetben nem lehet elérni s a helyismeret által nem támogatott bíráló, gyakran kénytelen egyszerűen megbizni a tervező mérnök állításaiban.

E baj orvoslására nézve az első lépés már megtörtént az orsz. építészeti felügyelők alkalmazása által, a kik, kötelesek lévén az ország azon kerületét, mely felügyeletükre bízott, időszakonként beutazni, az ott levő építményeket és építkezéseket megvizsgálni és fontosabb ügyek elintézésénél közreműködni, kerületeiket teljesen ismerik. Működésüknek hatása a külső teendőket illetőleg máris nagyon érezhető. A külső hivatalok ügykezelése, az építkezések vezetése, ellenőrzése jobb és rendezebb, a hatósági és a társulati építkezésekre nagyobb a felügyelet stb.

Azonban hiányzik azon központi intézmény, a melyben a felügyelők az építkezések szükséges voltának és tervezetének megbirálásánál érvényesíthetnék helyismereteiket és a külső építkezésnél szerzett tapasztalataikat.

Ily központi intézmény lenne a műszaki ügyek megbirálása végett a miniszterium kebelében szervezendő műszaki tanács, melynek tagjai lennének a külszolgálat felügyeletével és ellenőrzésével megbízott középítészeti felügyelők; — továbbá az ezen felügyelők közül kinevezett vagy érdemük szerint ezután kinevezendő osztálytanácsosok és miniszteri tanácsosok. A műszaki tanács elnöke lenne a miniszter; alelnöke az államtitkár.

A műszaki tanács tárgyalásainak előkészítésére és a jegyzői teendők elvégzésére technikai segédszemélyzet adatnék melléje, mely az ut- és vízépítési osztályokban most alkalmazott de ezen reform keresztülvitele után ott nélkülözhető műszaki tisztviselők közül állana.

A műszaki tanács feladata lenne véleményt adni minden a miniszter, vagy a miniszterium egyes osztályai által birálata alá bocsátandó ügyről. Véleménye meg lenne hallgatandó minden, a közutak építésére és fentartására, állami, társulati vagy magán vizszabályozási munkára és állami vagy magán vasutépítésekre vonatkozó tervekre nézve stb.

A műszaki tanács csak véleményt adna és az ügyek elintézésére és végrehajtására hivatva nem lenne.

A szervezendő műszaki tanácsot, azon nagy felelősségnél fogva, mely működéséhez fűzve van, kizárólag az állam szolgálatában álló és csupán műszaki képzettséggel bíró tisztviselők közül vélem alakítandónak, mert ha a tanácskozásban

olyanok is részt vesznek, a kik műszaki képzettséggel nem bírnak, a kérdéseknek oly módon való kifejtése, hogy az utóbbiak által is elbírálnak legyenek, tulságos sok időt fogna igénybe venni és az opportunítási indokok is tért foglalni, holott nézetem szerint a kormány a műszaki tanácstól tisztán műszaki véleményt várt.

Az ügyek elintézése ezen reform keresztülvitele után az lenne, hogy minden a ministerium hatáskörébe tartozó és technikai szempontból is elbírálandó ügy az illető osztály által rövid uton kiadatnék előzetesen a műszaki tanácsnak, mely a kérdés technikai oldalára vonatkozó nézetét az ügydarabra rávezetvén, azt az osztályhoz ismét visszajuttatná, mely ezen technikai vélemény szerint az elintéztet elkészítené.

Az ügyek technikai szempontból ily módon a mostaninál sokkal alaposabban bíráltatnak meg, mert kétségtelen, hogy egy élő szóval vitt discussio útján az eszmék sokkal inkább tisztáztatnak, mint írásba foglalt vélemények elolvasása után, mert kétségtelen az is, hogy a középítészeti és vasuti felügyelők kik a külső szolgálati teendők ellenőrzésével vannak megbízva, a végrehajtási szolgálat jó és rossz oldalát ismerik, a műszaki bírálatra hivatottabbak, mint az osztályba beosztott s folytonosan az irodában foglalkozó mérnöki tisztviselők, — és mert végre olyan testület tanácskozásai alapján adatnának a műszaki vélemények, a melyben minden szolgálati ág, úgy mint az útépités a vízépítészet és a vasutépítés egyaránt képviselve van, és a mely tehát a felfogás egyoldalúsága ellen már összealkotásában garantiákat nyújt.

Ezen reform életbeléptetése által a középítészeti felügyelők mostani hatásköre nem módosulna. Feladatuk lenne, úgy mint eddig, a külső szolgálat felügyelete és ellenőrzése, sőt épen ezen foglalkozásuk képesíti őket leginkább arra, hogy a műszaki tanácsnak hasznos tagjai legyenek. Ezen külső foglalkozásuk azonban a dolog természete szerint akként lenne berendezendő, hogy ne egyszerre távozzanak valamennyien, hanem mindig egy részük lenne külső dolgaival elfoglalva, míg a másik része a tanács üléseiben venne részt.

A műszaki tanács tagjai lennének a közmunka- és közlekedési miniszterium központi igazgatásának költségelőirányzata

szerint az elnökön és alelnökön kívül egy miniszteri tanácsos, 2 osztálytanácsos, 13 középítészeti felügyelő (a most is meglevő 10 középítészeti felügyelő s 3 a vasuti és hajózási főfelügyelőségből vétetik át.) Ezen kívül a jegyzői teendők végzésére, valamint az ügyek feldolgozásánál való segédkezésre a műszaki tanácshoz 8 főmérnök osztatnék be.

A miniszteri tanácsos és két osztálytanácsos okvetlenül szükséges, mivel a dolgok helyes elintézése tekintetéből mellőzhetlen, hogy az egyes szakmákba vágó ügyeket az előadó felügyelőn kívül még más is ismerje, sőt azoknak rendszeres, helyes és gyors elintézésére befolyást gyakoroljon. Ez lenne hivatása a miniszteri tanácsosnak és a két osztálytanácsosnak, a kik az ügyeket maguk között felosztanák a szerint, a mint azok út-, víz- vagy vasut-építkezésekre vonatkoznak. A minister és államtitkár egyéb elfoglaltatásuk miatt igen gyakran akadályozva lesznek abban, hogy a műszaki tanácsban elnökölhessenek; ily esetben kell egy magasabb rangú tisztviselő, a ki e nagy fontosságú testület ülésain elnököljön.

Költségvetési tekintetben a műszaki tanács felállítása alig tesz különbséget, miután az illető állomások vagy javadalma-
zások — a két osztálytanácsosi állomás kivételével melyek helyett viszont hét mérnöki állomás s a főfelügyelőségnél egy osztálytanácsosi állomás oszlattatott fel, — már eddig is meg voltak.

Ily módon a műszaki tanács, tekintettel az ország anyagi helyzetére, csak a legszükségesebb személyzettel s igen takarékos javadalmazással lesz szervezve, s meg vagyok győződve, hogy ha az építkezési ügyek hazánkban nagyobb lendületet vesznek, ezen intézményt is aránylag tovább kell fejleszteni, de arról is meg vagyok győződve, hogy a fejlesztéssel járó netaláni több-költség dúsán visszatérül a műszaki ügyek szabatos és teljesen helyes elintézése folytán: a mi iránt én részemről csak az esetben találok teljes megnyugvást, ha a műszaki ügyek nem egyes szakférfiak által, hanem az államkormány rendelkezésére álló kiválóbb szakemberekből alakított műszaki tanács által tárgyaltnak.

Végül megjegyzem, hogy a műszaki tanács intézménye fennáll a föntebbihez hasonló szervezettel Franciaországban közel

egy század óta. Belgiumban, Olaszországban stb. s mindezen országokban a műszaki tanácsnak lehet köszönni, hogy a középítkezések céljoknak teljesen megfelelőleg hajtatnak végre.

A vasuti és hajózási főfelügyelőség intézkedési jogköréből némely fontos teendők átszállának a minisztériumra. Azon hatáskör, melyben a vasuti és hajózási főfelügyelőség, mint a minisztériumnak műszaki kérdésekben véleményező vagy bíráló közege szerepel, átszállana az alakítandó műszaki tanácsra, mely ezen feladatnak a fennebb előadottak szerint sokkal jobban megfelelne, mint a burocraticus szervezett mostani felügyelőség. A főfelügyelőségnek a vasutépítések felügyeletére és ellenőrzésére vonatkozó hatáskörét jövőre is azon vasutépítési felügyelők gyakorolnák, a kik most a vasuti és hajózási főfelügyelőség vasutépítési osztályának személyzetéhez tartoznak. Ezen vasutépítési felügyelőknek ugyanazon utasítás és hatáskör adatnék a vasutépítések körül, mint a minővel a középítészeti felügyelők birnak az utépítések és vízépítések körül. Időnként beutaznák és megfigyelnék a vasutépítéseket a helyszínén és tagjai lennének a műszaki tanácsnak. A vasuti és hajózási főfelügyelőségnek a hajózás felügyeletével megbizott tisztviselői beosztatnának a minisztérium vízépítési osztályába, hová feladatuk természeténél fogva tartoznak. Nem látszik semmi által sem indokolva, hogy a hajózás feletti felügyelet el legyen választva azon teendőktől, melyeknek legfőbb célja a hajózási utak jókarban tartása. A vasuti főfelügyelőség a vasutak üzlete feletti felügyeletet és ellenőrzést jövőben is gyakorolná; ellenben a vasutak gazdasági kezelésének ellenőrzésével és számadásaiknak megvizsgálásával járó teendők a ministerium vasuti osztályában fognak végeztetni. A vasuti főfelügyelőség teendője lenne továbbá az államköltségen létesítendő vasutvonalak tervezése és építésének vezetése. A tervezetek azonban a műszaki tanács által fognak megbíráltatni, valamint az építkezés alatt felmerülő olyan műszaki kérdésekben is, melyek a minisztérium intézkedését igénylik, a műszaki tanács fog véleményt adni. A díjszabályzat megállapítására vonatkozó ügyek ezentúl közvetlenül a minisztérium vasuti szakosztályában fognak tárgyalatni.

Ezek szerint a vasut-társulatokkal szemben a vasuti főfelügyelőség teendője csupán az üzlet és forgalom ellenőrzésére

szorítkozik; a számadások megvizsgálása, díjszabályzat megállapítása stb. közvetlenül a miniszterium kebelében fog történni, mi által a vasutttársulatokkal való érintkezés jelentékenyen egyszerűsítetté fog. A főfelügyelőség költségvetése szerint az eddigi állomások közül megmaradnának: 1 miniszteri tanácsos, 2 főfelügyelő, 9 felügyelő, 2 biztos, 2 főmérnök, 5 mérnök, 3 segédmérnök. Az utóbb nevezett 12 tisztviselő az eddigi költségvetésekben biztos, illetőleg számtanácsos, segédbiztos, illetőleg számtiszt elnevezés alatt fordul elő.

A műszaki tanács felállítása és a főfelügyelőségnek új szervezete folytán szükséges lesz a miniszterium központi ügykezelését is módosítani, s a közmunka és közlekedési miniszterium jövődöbéli szervezetét a következő elvek alapján kívánom megállapítani.

A miniszterium hatáskörébe tartozó ügyek az elnöki osztályban és 3 szakosztályban, u. m. az út- és építészeti, vízépítészeti és vasuti szakosztályban intéztetnek el, melyeknek vezetésére egy-egy miniszteri tanácsos van hivatva.

A szakosztályok azon ügyeket, melyek műszaki kérdéseket tartalmaznak vagy ilyenekkel kapcsolatban állanak, a műszaki tanács által adott vélemény alapján intézik el. E czélból az ily ügyek rövid uton a műszaki tanácsnak adatnak át, mely azokat tárgyalván, véleményét rövid uton közli az illető szakosztálylyal. A műszaki tanács véleményétől eltérő intézkedést csak a közmunka- és közlekedési miniszter írásbeli rendelete folytán szabad tenni.

A szakosztályok a feladatukat képező munkák minősége szerint ügyosztályokra oszlanak, melyeknek vezetője egy-egy osztálytanácsos.

A közlekedési ministerium központi igazgatásának költségvetése szerint alkalmazva lesz (számba nem véve a földmívelés-, ipar- és kereskedelmi ministeriumtól átveendő posta- és távirdaosztályok személyzetét): a közigazgatási szolgálatnál 3 ministeri tanácsos, 9 osztálytanácsos, 8 titkár, 12 fogalmazó, 3 segéd-fogalmazó, 1 hajózási felügyelő, 1 hajózási biztos, 1 számvevő, 5 számtanácsos, 33 számtiszt, továbbá a segédhivatali és könyvtárnoki személyzet; a műszaki szolgálatban a műszaki tanács személyzete, a mely már fennebb elősoroltatott. Az eddigi 9 fo-

galmazó helyett elkerülhetetlennek láttam 12 fogalmazót venni fel a költségvetésbe, mert az eddigi költségvetésekben előirányzatilag felvett 7 mérnöki állomás megszűnik; a hajózási felügyelő, hajózási biztos, 2 számtanácsos és 2 számtiszt a vasuti és hajózási főfelügyelőségből vétetett át. Eddig a miniszternek ez időszerint már jóvá is hagyott javaslata.

Azon 13 év óta, hogy az ügyeink feletti rendelkezést visszanyertük, egy minisztérium sem ment át annyi szervezésen mint a közlekedési; de ha abból indulunk ki, hogy minden szervezésnek bizonyos alapgondolattal kell birnia s ennek az egész gépezeten következetesen keresztül vitetnie: akkor tulajdonképpen nem újjá szervezésről, hanem első szervezésről kellene szólanunk, mert azon 13 év alatt nem volt egy pillanat, a melyben a minisztérium csaknem évről évre változó szervezeteinek valamelyike ezen nevet megérdemelte volna. Nem mintha hiányzott volna az egységes alapgondolat, hanem éppen ellenkezőleg, több volt a kellőnél; két ellentétes alapgondolat állandó harcot vívott egymással, a műszaki és administratív elem küzdött egymással az elsőbbségért s mint egy eredménytelen harcban s az arra következő fegyverszünetekben történni szokott: hol egyik, hol a másik kerekedett felül, de egyik sem az egész csatavonalon.

Az administrator a technikusan csupán a — mérnököt, ez pedig amabban csupán a — jogászt kereste, a mérnök és jogász köznap i hivatásának érteimében. Az egyik nem ismerte fel a másikban azon gyakorlati tudományág képviselőjét, melynek az újabb kor haladásainak nagy részét köszöni s a másik az elsőben az exigenciák tudományának emberét, kinek feladata mindazt, a mit tudomány és tapasztalás nyújt, a nemzetközi és belpolitikai factorok számbavételével s az ellentétes érdekek kiegyenlítésével az életbe, a nemzeti életbe átültetni.

Az egyik alapgondolat az volt, hogy a műszaki elem képezzen külön, a minisztérium alatt álló középhatóságot s ezen alapgondolat keresztül is vitettet a vasutaknál. A másik alapgondolat pedig az volt, hogy az administratív, vagyis — mint mondták — a jogász-elem egy pusztán véleményező osztályt képezzen, az adminisztráció pedig kizárólag műszaki kezekre bízassék. Ezen másik alapgondolat csak gondolat maradt s a viz- és útépitési osztályokban is csak negative vitetett keresztül,

a mennyiben megakadályozta, hogy az első alapeszme itt is érvényre jusson. Az utosztályokba administratív és műszaki közegek vegyesen osztattak be, a vizosztályok egyike pedig tisztán műszaki s a másika tisztán administratív személyzetből állítottatott össze, kölcsönösen kisegítve egymást jogi és műszaki véleménynyel.

Igy a két alapgondolat küzdelmében, fegyverszünetül, valószínű szervezési curiosum keletkezett, mely még fokozva volt az által, hogy az államvasuti osztály el volt szakítva a többi vasuti osztályoktól.

Egyrészt a kölcsönös kicsinylés és leszállítás s másrészt a gépezett rosszasága elhasznált mindkét részen sok embert egészen, még többet félig. Ha még tovább így megy, csak a mesebeli két oroszlán farka marad. A személyzetben — mindkét részen — az apathia általánossá vált. Nem volt egy számbavehető ember a ministeriumban, a ki azt ne mondta volna, hogy a helyzet tarthatatlan, legyen így, vagy úgy, vitessék az egyik vagy a másik alapeszme keresztül, de legyen vége a küzdelemnek, mely a miniszterium hatását kifelé gyengíti s a kívül állók által mindinkább kizsákmányoltatik, legyen vége a bizonytalanságnak. És — hála isten — most már csakugyan vége szakad.

Mi azon alapgondolat mellett foglaltunk eddig állást, mely a vasuti szolgálatnál keresztül vitetett, t. i. a műszaki közephatóság eszméje mellett. Tettük ezt nem annyira ezen alapgondolat kifogástalan helyessége, mint inkább a másik alapgondolat abszurditása miatt. Tiszta dolog ugyanis előttünk, hogy azon »jogászok«, kik a közigazgatási életpályára adják magukat, megszűnnek tulajdonkép — jogászok lenni, úgy, hogy ha a kincstár, az állam érdekében jogi véleményre van szükség, azt ne nálók, hanem a — kincstári jogügyek igazgatóságánál keressék. De viszont a mérnökök is megszűnnek — mérnökök lenni, ha a közigazgatásra szentelik életüket a nélkül, hogy — ritka kivétellel — valószínű administratorokká válnának, hiányozván nálók a jogi és államtudományok széles alapja. Ezen másik alapgondolat tehát — ha keresztül vitetnék — valószínű arcul ütése volna a »szakember«, a »szakszerűség« követelményének, melyre nézve pedig csak egy nézet van az országban.

Álláspontunk mellett szólott az eredmény is, mert tényleg a miniszterium a vasuti téren — a neki be nem számítható hibás traceoktól eltekintve — a legtöbb eredményt képes felmutatni. Nagyrészt ennek tulajdonítható, ha a¹ miniszterium — mint ezt minden beavatott tudja — jobb volt hírénel.

De nem ezen alapgondolat, hanem egy harmadik jutott érvényre a műszaki tanács eszméje által. Bár kevés ember ismerte fel, de ezen eszmének magva már régebben el volt vetve és pedig a — s talán épen ezért — legprovisoriusabb szervezettel bíró ut- és vízépitési szolgálatnál, az országos középítészeti felügyelők intézményében.

Bár kevés ember látta a végét, de mindenki érezte, hogy ez által egy fejlődésképes érintkezési pont keletkezett egyrészt ezen s másrészt a vasuti főfelügyelőség intézménye közt.

Az irányadó parlamentáris tényezők a középhatóság eszméje ellen nyilatkoztak; a műszaki elem csak a rangegyenlőségben talált elégtételt. Ezen két tényező kizárta, hogy az uti és vízi ügyekre is külön főfelügyelőség állíttassék fel.

E helyett a műszaki elem az administratív osztályokkal egyenrangú műszaki tanácsban határozottatott el egyesíteni. Ebbe a vasuti főfelügyelőség tisztán műszaki felülvizsgálati része is bevonatott, s a főfelügyelőség egyrészt tisztán az üzleti ellenőrzésre, s másrészt — az állami költségen építendő vasutak építési vezetőségének feladatára szoríttatott, — a mennyiben egyttal az eddig oda tartozott hajózási tarifa és garantialis ügyek is az administratív osztályokba bevonattak.

Ezen ténynyel szemben nem lehet itt szándékunk a vasuti szolgálati ág korábbi szervezetének, melyet pártoltunk, sem előnyeit, sem hátrányait, melyeket magunk is felismertünk, tüzetesen fejtegetni. Még kevésbé tehetjük ezt az új szervezettel, mert ez esetben a jövődöt kellene megjósolni, midőn még a tapasztalás teljesen hiányzik.

Egyet azonban el kell ismerni: az alapgondolat helyességét, és következetes keresztülvitelét a műszaki és administratív szolgálat szoros elkülönítésében. Szakemberekre van szükség, legyen tehát mindenki szakember, de mindenki a maga szakmájában.

Az új institutió sorsa pedig attól függ, hogy közelebb

hozza-e egymáshoz a műszaki és administratív elemet, s erre minden remény adva van az egyenrangúság megállapítása által. Szívünkben óhajtjuk, hogy így legyen, mert csak ezen két elem feltétlen közreműködésében látjuk a közlekedési ügyek öntudatos és biztos előmozdítását.

Minden — bár jogos — aspiráció, bizonyára főleg állam-pénzügyi akadályok miatt, aligha lesz teljesíthető, de a műszaki elem bizton nézhet a jövő elébe akkor, mikor a műszaki tanácsnak maga a minister az elnöke, s alelnöke az államtitkár, kik előtt tehát magukat kellőleg érvényesíthetik.

S habár a ministeri jelentés a műszaki ismeretekkel melyeknek ekként a műszaki tanácsban van a tér megadva, nem a közigazgatási ismereteket, hanem csak az administratív jártasságot állítja párhuzamba, — mindamellett az administratív közegek is nyugton lehetnek, mert épen nekik kell legjobban tudni, hogy az administráció nem egy pár sikerült kézfogás eltanulásából s alkalmazásából, hanem oly ismeretekből áll, melyek csak a jogi és államtudományok széles alapján sajátíthatók el.

Mindenesetre nem többé csupán fegyverszünettel, hanem valóságos békével, nem csonka, hanem teljes szervezéssel állunk szemben, a ministeriumnak egy helyes alapgondolatból kiinduló s ezt következetesen keresztül vivő első igazi szervezésével. Legyen is tehát béke, legyen vége az örökös szervezgetéseknek, a kedélyeket nyugtalanító bizonytalanságnak, legyen igazi béke bent a ministeriumban, hogy annál hatályosabban vihesse a harcot kifelé, az ország javára.

Nyilván ezen cél lebeg a minister szemei előtt, a ki nem csekély lelki bátorsággal, elhatározta jóvá tenni számos elődjének hibáját, az által, hogy végre valahára valóban szervezi a ministeriumot s ezt várjuk mi azon férfiú pártatlan és közvetítő közreműködésétől, kinek, mint tudjuk, régi eszméje jut az új szervezetben érvényre.

Eddig is jobb volt már a ministerium hírével, legyen jövőre jobb mint eddig volt, s legyen hire oly jó, mint megérdemli.

Az 1881. évi hiány és fedezete. Az 1881. évi államköltségvetésről szóló törvény az állami összes jövedelmek és bevételek közt 24.726,615 forint hiányt mutat ki; felhatalmazza a pénzügyministert, hogy az 1880. évi VIII. és IX. törvénycikkek alapján kibocsátandó értékpapírok elárusításából befolyó 7.858,704 forintot a deficit részbeni fedezésére fordithassa; a még fennmaradó 16.867,911 forintnyi hiány fedezése iránt külön törvény intézkedvén.

Első pillanatra tehát úgy látszik, hogy a tényleges deficit e 16.8 millió forintban volna megállapítható, és csakis ennek fedezése okozhatna a pénzügyministernek komolyabb gondokat. Azonban a dolog nem úgy áll. A 7.8 millió forint még nincs elhelyezve, s így az egész 24.7 millióról gondoskodnia kell a kormánynak. Sőt még ezen túl is. A beruházások közt a kiadásokban 2 millióval szerepel az újszász-budapesti vonal kiépítése, melynek fedezeteül az átmeneti bevételek közt be van állítva az 1880. évi XXXVIII. t. cz. alapján az állam birtokába jutott tiszavidéki vasut elsőbbségi kötvényeinek értékesítéséből befolyó 2 millió. Ezen értékesítés azonban még nem történt meg, s így a pénzügyministernek erről is gondoskodni kell.

Sőt még tovább kell menni. Az 1880. évi VIII. t. cz. felhatalmazza a pénzügyministert, hogy az állami kölcsönök törlesztési aranyjárauléka fedezésére azok összegeig aranyjáraadék kötvényeket bocsásson ki. E törlesztések főtételei az 1881. évi budgetben a következők:

a) az 1867. évi XIII. t. cz. alapján felvett vasuti kölcsönnél	872,256 frt
b) az 1871. évi XLV. t. cz. alapján felvett 30 milliós kölcsönnél	729,240 »
c) az 1872. évi XXXII. t. cz. alapján felvett 54 milliós kölcsönnél	1.285,020 »
· Az apróbb tételekkel együtt — összesen	2.972,606 frt

aranyban; ugyanennyi van fedezetül is e czímen beállítva a budgetbe.

Hasonlóul felhatalmazza az 1880. évi IX. törvénycikk a kormányt arra, hogy a földtehermentesítési kötvények törlesztésének fedezésére a törlesztés erejéig 5% papírajáradék kötvényeket bocsásson ki. E törlesztés 5.607,540 forinttal van

felvéve a költségvetésbe; ugyanennyivel szerepel a fedezetnél is a papíráradék hozománya, mely eladandó lesz.

Eltételezve tehát attól, hogy 5 millió van felvéve az államjavak eladásából, mely összeget, ha tényleg nem adatik el annyi, szintén hitelművelet alapján kell fedezni, és egészen reálisnak véve a budgetet, a kormánynak a folyó évben kell gondoskodnia:

a) az idei deficitről	16.8 millió
b) a tavaly el nem adott törlesztési papirokról	7.8 millió
c) az idei törlesztési papirokról papírban és nominal összegben közel	9.4 millió
d) a tiszavidéki vasut prioritásai eladásáról	2 millióban
összesen	<u>36 millióig.</u>

Azt hiszem, igazságosan mérlegelve a múlt évekkel szemben — és nem véve tekintetbe az államjavak el nem adhatása esetén az e helyébe lépő hitelműveletet, ennyi a deficit. Ez utóbbi eventualitás mellett 40 milliót jogosan vehetünk fel, annál is inkább, mert nálunk az előirányzat és a zárszámadás közt a különbség rendszeren az előirányzat hátrányára szokott kiütni. Ez képezheti csak a korábbi évekkel az összehasonlítás alapját, miután azon években a törlesztési részletek új kibocsátás általi fedezése tudvalevőleg nem volt a fedezetbe külön felvéve.

E hiány kétségkívül nagy és leverő. Az 1875. évi adófel-emelések és az 1878-ki kiegyezés nagy áldozatokkal elért pénzügyi eredménye mind elenyészett belé, mert hiszen a fentebbiek szerint végösszegben ma is — teljes békében, 40 millió forint a deficit, ugyanannyi, mint egyetlen egy év kivételével — a legrosszabban volt. Nem lehet tehát szemet hunynunk a veszélyek előtt, melyek államháztartásunk rendetlen állapotából folynak, s a melyek annál súlyosabbak, mert az adóteher fokozatos emelése azóta a segélyforrásokat további expansiójukban megakadályozta.

Azonban a kép másik oldala is figyelembe vételt igényel. A tiszai prioritások eladásából befolyó összeg a törvény rendelkezéséhez képest az újszász-csabai vonal kiépítésére fordíttatik, mely a magyar államvasutat behozván Budapestre, kétségkívül

gyümölcsöző befektetés. Az államjavak eladását illetőleg csak egy a vélemény; s végül a törlesztési kibocsátások magokban véve nem alterálnák a tényleges helyzetet, hogyha az effectiv és névleges összeg közti különbözettől eltekintünk. Maradna tehát a $24\frac{1}{2}$ millió. E $24\frac{1}{2}$ millióval szemben van a tavalyról fel nem használt $7\frac{1}{2}$ millió, s így a folyó év hiánya fedezetlenül 17 millió. Evvel szemben áll részben beruházási, részben átfutó, de minden esetben egy aránylag nem sok, idő múlva eleső tételek: a kataszter 2.3, a vágvölgyi vasut 0.6, a tiszai vasut 1.3, a sziszek-sunjai vasut 2.4, a flumei kikötő 0.5, a sziszek-doberlini vasut 0.4, a szegedi rakpart 0.5, a szegedi hid 0.5, a tiszaszabályozási 0.8 millió forint, végül a boszniai csapatok közel 2 millió szükséglete. Ez összegek közel 11 millió forintot tesznek ki együtt. Nem hiszem ugyan azt, hogy a beruházások tekintetében huzamos pausa állhatna be, de azt vélem, hogy az ezen összegeken túlmaradó, még mindig $5\frac{1}{2}$ millió forint jogosan tekintethetik azon maximumnak, melyet túllépünk egyáltalában nem volna szabad. Ez $5\frac{1}{2}$ milliót azonban valószínűleg a legszűkebbre szorított pénzügyi szempontok mellett sem lehet figyelmen kívül hagyni, s így meg kell elégednünk valószínűleg azon reménnyel, hogy legjobb esetben pár év múlva e 11 millió marad el, s ekkor lesz az effectiv hiány a mostani $24\frac{1}{2}$ millió helyett $13\frac{1}{2}$ millió forint.

E $13\frac{1}{2}$ milliónak ma körülbelől felét óhajtja a pénzügy-minister új adók által fedezni. Új adók szempontjából két kardinalis nézet merülhet fel, és egész őszintén igényli a megvitatást. Ha valaki feltétlenül elvesztette bizalmát az állami pénzügyek rendezhetése iránt, a dolog természetéből folyik, hogy új adók megszavazására nem hajlandó, mert a hitelezők szenvedését, s a hitel megromlását nem akarja az adózók új megterhelésével összekapcsolni. Ez logikailag helyes álláspont. Szerencsétlenségre azonban oly helyes, hogy megfordítva is rájövünk. A hitel mértéke egyszerre le fog esni a lehető legalacsonyabb mértékre, mihelyt az új adóterhek elvetése dekretáltatik, mert természetes lesz az okoskodás, hogy azon állam, mely minden lehető leszámítás mellett is $24\frac{1}{2}$ millió deficit mellett semmi új terhet nem akar elvállalni, nem szándékozik megfelelni elvállalt kötelezettségeinek. S ez a feltevés annál

jogosultabbnak látszanék, mert hiszen az államadósság kamatainak, melyek 1881-re 103 milliót tesznek, 20%-os redukálása mellett is, (még ha bele vesszük a közös járulékot és a már máshol elszámolt törlesztési rátákat is), még maradna fent mintegy 4 millió forint rendes, $8\frac{1}{2}$ millió törlesztési deficit, vagyis évenként $12\frac{1}{2}$ millió effektív forintra kellene fedezetet keresni. No már, hogy ugyanakkor, mikor az államhitelen a legérzékenyebb csapás ejtetik, az államhitel igénybe vehető legyen, azt gondolni is alig lehet. Más oldalról pedig a legelkeseredettebb rendszabályok alkalmazása nélkül a redukció — vagy mondjuk, erőszakosan behozott szelvényadó — nagyobb arányokat semmi esetre sem vehetne.

Az állami hitelhez tehát feltétlenül hozzá kell folyamodnunk, s ezen feltétlen hozzáfolyamadás logikai következménye az, hogy a fedezetről legalább részben adóemelés által kell gondoskodnunk. A közvélemény folyton nyilvánuló hangulatával, és a képviselőház ismételt határozataival szemben nem is lehet másra gondolni, mint a fogyasztási adók jobb kihasználására. E szemponttal szemben áll a kereseti adó felemeléséről szóló javaslat. Egyenes adó emelésére azonban nálunk gondolni sem lehet a legkomolyabb következmények számba vétele nélkül, s így ez adó emelés, s a belőle várt közel 1 millió forintnyi bevétel, egyelőre számba nem vehető. Marad a petroleum adó, mely már meg van szavazva, s a Reichsrath késlekedése is le van győzve; marad a szállítási adó, mely már szintén meg van szavazva, s marad a cukor, kávé és sörfogyasztási adó, a melynek megszavazása szintén valószínű. E három adó megadná a 6 millió forintot azon, meglehetősen reális számítási alapokon, melyeket a kormány vett alapul.

E 6 millió szükséges 3 évre a folyó deficitek kamatainak fedezésére. 3 év folyó deficitjét — beleértve a törlesztési kibocsátásokat, illetőleg azok kamatait is — 100 millióra bátran tehetjük. E 100 millió kamatai az új adók jövedelme által fedezhetők, s így az államkincstár helyzete három éven át a mai állapotban megmaradhat, s az első nagy vívmány: a mai állapot elroszabbodásának meggátlása, el van érve.

A másik kérdés, a végleges rendezés kérdése kissé nehezebb és komolyabb kérdés. A törlesztési kibocsátásokat figyelmen

kivül hagyva, $24\frac{1}{2}$ millióról kell gondoskodnunk, feltéve, hogy 5 milliónyi befektetés mellett évenként, — a mennyi csakugyan minimum, — az államjavaknak évi 5 millióval való eladása lehetséges, s más külön című befektetés, — mint a milyen például ma az újszász-csabai vonal — nem fog szerepelni jövőre költségvetésünkben. E $24\frac{1}{2}$ millióból fentebbi összeállításunkban 11 millió forintra evaluáltuk azon befektetések terhét, melyek a legközelebbi jövőben — de 3 év alatt, vagyis 1884. végeig, — mindenesetre megszüntetendők és illetőleg befejezendők. Ezen kilátás nemcsak jogosult, de követelhető is. A kataszter mai 2.3 millió terhének mindenesetre meg kell szűnni jóval hamarabb nemcsak az 1875-ki törvény rendelkezései, de a lehetőség szerint is. A sziszek-sunjai, sziszek-doberlini vasut, szegedi hid, a fiumei kikötő kiadásai szintén meg fognak szűnni még hamarabb, míg a vágvölgyi vasut és a tiszai vasut rátaít a megvételi szerződések szabályozzák. Végül a tiszaszabályozási megszavazott összegek nem sokára igénybe vétetnek véglegesen, s így az egész 11 millió költség megszűnik, ha a boszniai megszállás közel 2 milliójától megszabadulhatunk. Nem szeretném illúziókban ringatni magamat. Azonban az tény, hogy Bosznia jóval kevesebb költséget hárított reánk eddigéig, mint a hogy hittük, administrationalis költségeit fedezi; s nem lehetetlen feltételezni, — követelnünk feltétlenül kell, — hogy a hadügyi ordinarium mai keretében ezen 2 millió már a legközelebbi jövőben találjon fedezetet.

Maradna ekkor még 5 millió évi beruházás. Ezen cím tételei természetesen változnának, hozzájönne a pest-zimonyi vasut szükséglete, a kulpaszabályozás, a vukovár-szamaczi csatorna, a buda-győri vasut stb., a lokális vasutak segélyezése, stb. azonban viszont elmaradnának a jelenlegi tételek; el például a budapesti dunaszabályozási, a szegedi rakpart stb. Mindenesetre azonban új beruházásaink dekretálásánál a legszigorúbb figyelemmel kellene lennünk arra, hogy az e beruházások által az államkincstárra háruló évi teher végösszege 5 milliót ne haladjon túl, s hogy a három év alatt — 1884 végeig — megszűnő beruházások ezentúl újabbak dekretálása által 5 milliónál nagyobb teherrel ne pótoltassanak.

Ily módon 1884 végén — eltekintve a törlesztésektől — $13\frac{1}{2}$

millió deficittel állanánk szemben akkor, a mikor ma csak vasutaink közel 30 milliónyi évi teherrel nehezednek reánk. Azt hiszem, minden vasuti szakember egyet fog érteni velem abban, hogy néhány év alatt állami és garantirozott vasutainknál $3\frac{1}{2}$ milliónyi javulást — kivált a hálózatok kiegészítése folytán — jogosan várhatunk. Ez inkább pessimistikus, semmint optimista felfogás. Azon kitűnő tanulmány adatai, melyet a Nemzetgazdasági szemlében Hieronymi Károly államtitkár ur tett közzé a magyar vasutak pénzügyi jövőjéről, s a mely adatok alapján tett számításai a kedvezőtlen évek daczára is nagyban igazoltattak, ezen feltevést jogosultnak állítják. Ha pedig e $3\frac{1}{2}$ milliót bevesszük a számításba: a magyar államháztartásnak — a beruházások megszorítása mellett az állami javak eladási mérvéhez, t. i. 5 millió forintig — egész évi hiánylata 1885 elején 10 millió forint leend.

És ha egyszer idejutottunk: a kibontakozás teljesen biztosítva lesz. A pénzpiacz egész iránylata — hisz az utolsó évben nagyobb volt a renteárfolyam emelkedése — minden kétséget kizár a felett, hogy — ha egyszer 10 milliónál nagyobb nem lesz hiányunk — államadósságunk konverziója 6%-ról 5%-ra könnyen létesíthető. — 550 millió aranyjáradéknál, 33 millió aranyforintnál, — a mennyi lesz ez összeg 1884 végén; — ezen 1% megtakarítása tesz $5\frac{1}{2}$ millió aranyforintot, a maiagio szerint körülbelül $6\frac{2}{3}$ millió forintot. E sikeres konverzió mellett maradna a fedezendő egész hiány $3\frac{1}{3}$ millió forint; oly csekélység, mely közel 300 milliós budget mellett tekintetbe sem jöhet, mely ha az adójövedelmezőség fejlődése által nem volna apasztható, akár új adók, akár hitel alakjában könnyen igénybe vehető volna.

E kibontakozás első lépését látjuk — mióta Széll Kálmán elhagyta a ministeri széket — most először a budgetben. Ha kifogásolni való van valami benne: az inkább az, hogy csekély, semmint, hogy nagyon nagy lépés. De e lépést meg kell tennünk feltétlenül. Meg kell tennünk sietve, míg béke van. Mert ha a háború zivatarai kitörnek: abból kijöhetünk még győzelemmel fegyvereink élén, de az ugyan kétségtelen, hogy az első fegyverdörrenés hosszú időre, talán örökre elriasztja tőlünk államháztartásunk rendezhetésének reményét.

György Endre.

A faluközösség eredete (ösi család és tulajdon). Sociologiai és jogbölcseleti tanulmány. Irta dr. Lán c z y Gyula, budapesti egyetemi magántanár. Grill Károly bizománya 1881. XI és 90 l.

A sociologiai kérdések, melyek Comte iskolája s még inkább Herbert Spencer működése következtében jelenleg épen a szellem arisztokrátiájának divatos tudományát képezik s különösen Angliában a modern irodalom nagy részének jellegét átalakították, nálunk eddig szűk körben voltak ismeretesek. Igen kevés írónk van, voltról alig lehet szó, ki ez új eszmék által iskolázott gondolkozásmódot tanusított volna irataiban s magukat az eszméket mellékesen ismertették, azokhoz hozzászokni s esetleg fejlesztésükhöz hozzájárulni, jóformán senki sem vállalkozott. A fennezimzett kis értekezés (mely melleleg mondva »Henry Sumner Maine-nek, Anglia nagy jogtudósának« van ajánlva) a ritka kivételek közé tartozik, s már mint ilyen is, figyelmet érdemel.

A nagy kérdésből, melyet a mű czime kifejez, szerző tulajdonkép csak a bölcsészeti alapvetést karolta fel s habár itt-ott fejtegetései közben nem mellőzhette az utalást az egyes tényezőkre a továbbfejlésnél s bölcsészeti nézetét főképp a vad népek ethnographiájából vett tapasztalati tényekkel igazolja, álláspontjának elméleti részén túl nem emelkedik s annak positiv következményeit is csak részben állapítja meg.

Az emberi társadalom eredetének régi rationalistikus felfogása, mintha az a demokratia paradicsomi eszményképe lenne, melyből a mai társadalom s állam némileg már romlásnak induló alakban fejlődött ki, a mai gondolkozásmódnak már legkevésbé sem felel meg s Lán c z y, mint túlhaladott kérdést, részletesen nem is tárgyalja. Nem foglalkozik e kérdéssel chronologiai szempontból sem. Azt a felfogást, hogy a történelem megértését a chablonszerű ó-, közép- és újkori felosztás inkább zavarja, mint elősegíti, s hogy a jelenleg élő vagy nemrég kihalt vad népek viszonyainak tiszta megértése által helyesebb fogalmat nyerünk az őskorról, mint a régi — már fejlett társadalmi viszonyok közt élt — nemzetek történelméből, ő is teljesen osztja.

Kiemeli továbbá, hogy az orosz faluközsége, ugy szintén

az indusoké is, mely utóbbiak ősjellegét különösen Maine szereti hangsúlyozni, már fokozatot, fejlettebb állapotot mutatnak, melyben a jelen társadalom alakzatai primitív, de elkülönzött jellegekben tapasztalhatók. A család, a tulajdon s némileg a kormányzati rend a természeti állapotban levő népeknél határozatlanabb alakot vesz fel s így bölcsészeti szempontból tekintve, előbbi kornak felel meg. Itt kell tehát az ősi család s tulajdon alakjának prototypját keresni. Igaz, hogy, mint számos példával igyekszik bebizonyítani, a családi élet szerkezete különböző alakban nyilvánul, de ezen egy közös, határozó vonás bennök is a közösség, az egyéni tulajdon állapot ellentéte. Hasonló viszony található a tulajdon eszméjére nézve, a mennyiben az egyén joga mai értelmében sehol sem található fel.

Az ősi állapot eszményét szerző leginkább megvalósítva látja a közép-amerikai, szerinte (Morgan könyve alapján) kihalt pueblo indiánoknál. Ez indiánok csapatostól együtt laktak egy épületben, mely több emeletes volt s több család, egy közös nemzetség, közös tulajdonát képezi. A Taosi pueblo s a Rio de Chaco cañon-abeli téglaházakban uralkodott benső, mindent átható közösségi viszony felel meg szerinte az egyéniség ama fejletlen állapotának, midőn még sem az egyén, sem a család öncélú lényként ki nem vált. Közös a tűzhely, egy nagyobb közösség a lakház s az egyed alárendelt, nyugtózott gépi részecskéje az egésznek, melyhez a vérség kapcsa fűzi. Sem a nemi és vérségi közösség nem emelkedett a család magasságára, sem a tulajdon nem birt kibontakozni a közös haszonélvezet birlalási kezdeményéből, sem az egyed nem ébredt annak öntudatára, hogy a közösségtől különváltan is számot tesz a lények világában. Egyszóval a kezdetleges társadalomnak a közösség természetes eleme, légköre.

Ez lényegileg Lánczy fejtegetéseinek vázlata, mely, mint szemmel látható, nemcsak a fejlődés eszméjét fogadja el irányadóul, hanem egyuttal, mint nyíltan is kimondja, az individualismus győzelmében keresi a haladás jellegét s a »collectivismus dermesztő bilincsei«-t némileg kóros, kezdetleges jelenségnek tekinti.

Aligha csalódunk, ha azt állítjuk, hogy szerzőnket nem a konkrét adatok bizonyítékai, hanem ép ez utóbbi, általa gyakran

s félreismerhetlenül hangsúlyozott, másrészt pedig kétségtelenül egyoldalú rationalistikus elv vezette az eredményre. Művének az a fejezete, melyben a vad népek családi életéről felhozott adatokat összegezi, a leggyengébb. Alig van szerinte is oly emberi faj, s társadalom, hol a családi életnek s a rokonság fogalmának valami jelét nem lehetne feltalálni s hol a társas együttlét a barmok közösségéhez hasonló jelenetet tüntethetne fel. Igaz, hogy a modern család a vad népek nagy részénél nem létezik, de mindenütt meg van alapja. S mi jogunk lehet csak azért, mivel az elméletet valóságos chaosból könnyebb kimagyarázni, mi jogunk lehetne az emberi társadalmi élet őskorát ilyenek rajzolni, midőn a tapasztalat ellene szól s az állatvilágban (hangyák, vándormadarak) az együttlét számos analogiájára találunk? Egy-két kivétel generalizálása nem engedhető meg az általános tapasztalattal szemben, hogy az ember természeténél fogva társas lény s csak a társas életben érzi magát jól. Maga a faluközség létezése a rokonságnak bármely homályos fogalmát feltételezi. Erősebb szerző álláspontja a tulajdonközösségre vonatkozólag s nem is lehet tagadni, mint már azt Maine és a socialisták kutatásainak hatása alatt széltéren mindenki elismeri, hogy a tulajdon egyéni jellege modern alkotás, de valjon az a közösség, melyet szerző állit, kizárhatja-e egyszerűen a tulajdon képzetét? Legkevésbé sem. Egyetlen példája sincs, hol — mint elméletileg írja — minden, kivétel nélkül, közösnek tartatnék s bizonynyal, még ha ily eset lenne is, a faluközségnek — mint testületnek — uralma legfelebb a patriarchalis viszony történeti fejlődését bizonyítja. Arra, hogy maga a társadalom organice fejlődnék, rendszerében nincs hely, nála a fejlődést az egyén s közösség küzdelme alkotja.

Midőn így pár szóval jeleztük Láczy fejtegetéseinek elméleti hiányait, kénytelenek vagyunk a tapasztalati alapul szolgáló adatokra vonatkozólag is kimondani, hogy nem kellő gondnal és kritikával válogatta ki azokat.

Csak a legutóbbi eredményre szorítkozunk, midőn a pueblo lakházakat tipikus alak gyanánt tünteti fel. Ily pueblo lakházak, mint Powell már közel egy évtizede megjelent jelentéséből tudjuk, Arizona államban jelenleg is léteznek. Kaszárnya- (vagyis inkább méhkas-) alakuk azonban legkevésbé sem involválja a teljes

közösséget. Nagyon valószínű, hogy az épületek sajátságos szerkezetét csak az önvédelem szüksége hozta létre s így későbbi eredetűek. Ajtó s lépcsők hiánya e mellett látszik bizonyítani, valamint a fennmaradt ősrégi szokás, hogy a tetőn folyvást örök állanak. De feltéve, hogy az indiánok az őskorban is ily faluközösségben éltek, lehet-e a módot, mely soha sem generalizálódott s mely csak a középkori várakban s a mai kaszánya-bérházakban talál — természetesen egész másnemű — kifejezésre, lehet-e e módot az egész emberiség őseredeti sajátságának tekinteni?

Lánczyval szemben mi hajlandók vagyunk hinni, hogy — trivialis hasonlaltal élve — a madarak különböző fészekrakási sajátságának megfelelőleg, az emberi társadalom ősalakja is különböző volt az egyes emberi fajoknál. Hogy a közös jelleg, az általa »közösség«-nek nevezett viszony, midőn az általános uralkodik az egyén felett, nemcsak a kormányzat, de a tulajdon s család fogalmára vonatkozólag is létezett, azt sem vonjuk kétségbe, csak annyiban, midőn szerzőnk — elméleti fejtegetéseinek consequentiája által elragadtatva — a közösséget olyanak akarná feltüntetni, mely az egyént teljesen absorbeálja, vagy hol az egyén csak »atom«, ez kedvencz kifejezése — s nem organikus rész.

Világos, határozott s kétségkívül nagy beccsel bíró Lánczy fejtegetése, midőn a természeti állapotban élő népek ethnographiai viszonyainak ismeretére utal s azok megismerését a már előrehaladtabb nemzeteknél feltalálható falu-közösségi viszonyokénál fontosabbnak tartja e kérdésekre nézve. Elméleti s tapasztalati érvek egyiránt ez állítás mellett szólnak s habár tárgyának világossá tétele érdekében szerettük volna, ha ez ind s orosz faluközösséget bővebben ismertette (a régi germanokét úgy látszik nem ismeri eléggé) s a csendes oczeáni s amerikai népek sajátságaival összehasonlította volna, a dolog lényegét a hiányok nem változtatják meg. Maga e felfogásmód, mely irodalmunkban ritkán érvényesül, becsessé teszi e kis füzetet.

Lényegesebb s nagyobb elismerést érdemlő Lánczy művében e positiv eredményeknél maga a modor, mely füzete megírásánál tapasztalható. A társadalom s annak legfontosabb s talán legnehezebb s leginkább elmegyakorló kérdése ez. Lánczy ko-

moly előkészülettel s higgadtan karolja fel tárgyát, világosan tudja a határokat s a biztos következtetéshez szükséges feltételeket, s közli az ilyen analogiákat. Egyszóval szerző iskolázott fő s európai látkörű író s irodalmunkban nagyon kevés dolgozat van, melyet nagyobb haszonnal lehetne olvasni. Nehézkes irmodora s az alapul szolgáló adathalmaz az olvasót gátolja itt-ott az élvezetben, de a fáradságos áttanulmányozás kifizeti magát s mindenki, mint e sorok írója is, azzal az óhaj-tással teszi le azt, vajha a széles látkörű fiatal író minél többet foglalkoznék e nagyfontosságú kérdéssel s irodalmunkat több ily becses értekezéssel gazdagítaná.

Az állami biztosítást élvező vasutak 1881. évi üzlet-előirányzatai. Az állami biztosítást élvező vasutak üzletelőirányzatai a kormány által tudvalevőleg előzetesen megállapíttatni szoktak, egyrészt azért, hogy a vasutak gazdasági kezelése az év folyamán kellőleg ellenőrizhető legyen s lehetőleg megszabott határok között mozogjon, másrészt pedig azon okból, hogy a vasutak állambiztosítási előleg-szükséglete az államköltségvetésben lehető pontossággal előirányoztassék. A jövő 1881. évre a biztosítást élvező vasutak üzletelőirányzatai a f. év augusztus havában állapíttattak meg a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumban, a m. kir. pénzügyministerium, a vasuti és hajózási főfelügyelőség és az érdekelt vasutigazgatóságok képviselőinek részvétele mellett tartott bizottsági értekezleteken, a mely megállapítások végeredményeit a következőkben közölhetjük.

Előirányoztatik 1881. évre:

A vasut megnevezése	Bevétel	Üzleti kiadás	Új be- ruházás	Összes kiadás	Üzleti fölösleg
	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt
Magyar éjszakteleti ...	2.704,000	2.079,710	35,800	2.115,510	588,490
Alföld-fiumei	1.927,000	1.228,018	31,400	1.259,418	667,582
Kassa-oderbergi (eperjes-tarnowival együtt)...	2.417,000	1.450,200	51,600	1.501,800	915,200
Magyar nyugoti.....	1.276,050	1.136,180	1,400	1.137,580	138,470
Első erdélyi.....	1.500,000	1.116,160	17,215	1.133,375	366,625
I. magyar-gácsországi..	341,500	334,550	5,906	340,450	1,050
Pécs-barcsi	674,500	356,760	13,200	369,960	304,540
Arad-temesvári	267,300	180,580	—	180,580	86,720
Báttasz.-dombov.-zákányi	495,000	382,604	4,200	386,804	108,196
Összesen ..	11.602,350	8.264,762	160,715	8.425,477	3.176,873

Ezzel szemben előirányozva van az 1880-ik évre:

A vasút megnevezése	Bevétel	Üzleti kiadás	Új be- ruházás	Összes kiadás	Üzleti fölösleg
	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt
Magyar éjszakkeleti ...	2.671,000	2.006,980	11,890	2.018,870	652,130
Alföld-fiumei	1.866,000	1.246,560	1,600	1.248,160	617,840
Kassa-oderbergi(eperjes- tarnowival együtt)...	2.278,200	1.461,635	34,668	1.495,803	782,397
Magyar nyugoti	1.274,000	1 105,420	940	1.106,360	167,640
Első erdélyi.....	1.351,800	1.101,760	—	1.101,760	250,040
I. magyar-gácsországi ..	349,010	325,910	23,100	349,010	—
Pécs-barcsi	645,000	328,760	6,900	335,660	309,340
Arad-temesvári	267,000	173,250	5,050	178,280	88,720
Báttaszék - dombovár-zá- kányi.....	450,000	394,483	6,700	401,183	48,817
Összesen ..	11.152,010	8.144,738	90,348	8.235,086	2.916,924

Összehasonlítva az 1880. és 1881. évi üzletelőirányzati eredményeket, a jövő évi előirányzat a f. évi előirányzattal szemben többletet s illetőleg kevesebbetet tüntet fel:

A vasút megnevezése	Bevétel	Üzleti kiadás	Új be- ruházás	Összes kiadás	Üzleti fölösleg
	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt	o. é. frt
Magyar éjszakkeletinél.	+ 33000	+ 72730	+ 23910	+ 96640	— 63640
Alföld-fiumeinél	+ 61000	— 18542	+ 29800	+ 11258	+ 49742
Kassa-oderberginél(eper- jes-tarnowival együtt)	+ 138800	— 11435	+ 17432	+ 5997	+ 132803
Magyar nyugotinál.....	+ 2050	+ 30760	+ 460	+ 31220	— 29170
Első erdélyinél	+ 148200	+ 14400	+ 17215	+ 31615	+ 116585
I. magyar-gácsországinál	— 7510	+ 8640	— 17200	— 8560	+ 1050
Pécs-barcsinál	+ 29500	+ 28000	+ 6300	+ 34300	— 4800
Arad-temesvárinál.....	+ 300	+ 7350	— 5050	+ 2300	— 2000
Báttaszék - dombovár-zá- kányinál	+ 45000	— 11879	— 2500	— 14379	+ 59379
Összesen ..	+ 450340	+ 120024	+ 70367	+ 190391	+ 259949

A mint az említett két előirányzat adatainak összehasonlításából kitűnik, 1880. évről 1881. évre a bevételeknél össze-

sen 450,340 frt többlet vétetik kilátásba, a mi közel 4^o/_o-nyi jövedelem-szaporulatnak felelne meg. A kiadásoknál az előirányzati többlet 190,391 frt vagyis körülbelül 2¹/₂^o/_o szaporulat, mely azonban teljes indokolását találja abban, hogy a vasutak legnagyobb része 8—10 év óta állván forgalomban, főleg a sinek és talpfáknek nagyobb mérvben szükségelt kicserélése folytán, fokozottabb pályafenntartási költségeket igényelnek. Az előirányzott üzleti fölösleg 259,949 frttal, vagyis körülbelül több mint 8^o/_o-kal haladná meg az 1880. évre előirányzott fölösleget, a mi igen szép eredmény lenne, ha eléretnék. Első pillanatra talán merész és elérhetetlennek látszik az előirányzat számítása, azonban, ha összevetjük az 1879. évi tényleges eredményeket az 1880. év szeptember hó végeig ismert tényleges eredményekkel s ez összehasonlítás alapján vesszük szemügyre az 1881. évi előirányzatot, úgy el kell ismernünk, hogy jogosult ugy a nyers-, mint a tiszta bevételeknél a feltételezett emelkedés.

Az 1879. évi tényleges eredmények a következők voltak:

A vasut megnevezése	Bevétel	Kiadás	Üzleti fölösleg
	o. é. forint	o. é. forint	o. é. forint
Magyar éjszakkeletinél	2.513,453	2.247,985	265,468
Alföld-fiumeinél	1.864,761	1.551,697	313,064
Kassa-oderberginél	2.291,506	1.604,216	687,290
(eperjes-tarnowival együtt)			
Magyar nyugotinál	1.177,997	997,508	180,489
Első erdélyinél	1.424,977	1.124,132	300,845
I. magyar-gácsországinál	301,620	319,465	17,845
Pécs-baresinál	626,636	331,887	294,749
Arad-temesvárinál	344,483	179,444	165,039
Báttaszék-dombovár-zákányi vasutnál	452,789	437,857	14,932
Összesen	10.998,222	8.794,191	2.221,876

1880. évi január hó 1-től szeptember hó végéig pedig a tényleges nyers bevételek tettek:

A vasút megnevezése	Bevétel 1880. január—szeptemberben	Bevételi többlet vagy kevesebbet az 1879. év hasonló időszaká- hoz képest	
	o. é. forint	o. é. forint	
Magyar éjszakkeleti vasutnál.	1.861,409	+	3,841
Alföld-fiumei vasutnál	1.399,459	+	96,992
Kassa-oderbergi vasutnál (eper- jes-tarnowival együtt).....	2.704,984	+	36,856
Magyar nyugoti vasutnál	1.025,290	—	87,182
Első erdélyi vasutnál	962,042	+	40,458
I. magyar-gácsországi vasutnál	684,714	+	205,814
Pécs-baresi vasutnál	476,171	—	23,735
Arad temesvári vasutnál	161,694	—	132,069
Báttaszék - dombovár - zákányi vasutnál	328,201	+	4,330
Összesen ..	9.608.964	+	145,305

Íme tehát az 1879. évi 10.998,222 frtnyi tényleges bevétel s az 1880. évre előirányzott 11.152,010 frtnyi bevétel közti 153,788 frtnyi többletből a f. év első hét hónapja alatt már 145,305 frt bejött s így semmi kétség sem foroghat fenn arra nézve, hogy a hátralevő három hónap alatt az előirányzathoz még hiányzó rész is befoly s ezen felül még tetemes fölösleg fog eléretni. Ha ugyanis az 1880. évre előirányzott 11.152,010 frtnyi nyers bevételt az év negyedeire felosztjuk, egy negyedre mintegy 2.788,002 frtnyi, a már lefolyt három évnegyedre tehát 8.364,006 frtnyi bevétel esnék, ugyde a fennebbi összeállítás szerint e három negyedben már 9.603,964 frtnyi, s illetőleg, ha a fennebbi összeállításban a közös vasutak osztrák részeire eső bevételeket körülbelül 1.200,000 frttal levonjuk, mintegy 8.403,964 frtnyi, tehát 39,958 frtnyi több bevétel éretett az előirányzathoz felül, minélfogva, ha csak az előirányzat szerint az utolsó negyedre eső bevételt vesszük is számba, mely pedig jóval meg fog haladtatni, minthogy az utolsó negyed rendszert a legjövedelmezőbb, az 1880. évre előirányzott nyers bevétel minden valószínűség szerint el fog éretni.

A közölt összehasonlító adatok eléggé tanuskodnak az üzletelőirányzatok alapos összeállítása, valamint a biztosítást élvező vasutak forgalmának bár lassú, de folytonos emelkedéséről is.

UJ KÖNYVEK.

- Cook, J. Socialism. With Preludes on current Events. Boston, 1880. 8. VII, 307 pp. 9 M.
- Fouillée, Alfr. La Science sociale contemporaine. Paris, 1880. 18°. XIII, 424 pp. 3 M. 50 Pf.
- Jones, D. R. Conflict between Capital and Labour. Pittsburgh, 1880. 16°. 94 pp. 1 M. 80 Pf.
- Kinnear, J. B. Principles of Property in Land. London, 1880. 8°. 228 pp. 6 M.
- Lewi, A. Il diritto economico. Roma, 1880. 16°. 416 pp. 4 M. 20 Pf.
- Macalpin, D. R. The Law relating to Money Lenders and Borrowers. Being a Treatise on Bills of Sale, personal Security, and monetary Dealings with expectant Heirs. With an Appendix containing Statutes bearing upon the Subject, and Precedents of Bills of Sale in use by Money Lenders. London, 1880. 8°. 406. pp. 10 M. 80 Pf.
- Macpherson, W. G. Law of Indian Railways and Common Carriers. Calcutta, 1880. 8°. XX, 420 pp. 28 M.
- Marescotti, A. I fenomeni economici e le loro cause costanti. Nuovo trattato di economia politica. Bologna, 1880. 16°. 347 pp. 4 M. 80 Pf.
- Punturo, B. Il funzionario amministrativo. Vol. II. Dei caratteri distintivi e della forma delle deliberazioni. Caltanissetta, 1879. 8°. 234 pp. 3 M. 60 Pf.
- Lambl, J. B. Die Grundrente als Zweck aller Landwirthschaft und Viehzucht. Ein Beitrag zur Reform irriger Betriebs-, Buchführungs- und Ertrags-Taxations-Grundsätze. Prag, 1880. Rziwnatz. 8°. 162 pp. 3 M.
- Braun, Alx. Nouveau traité des marques de fabrique et de commerce, du nom commercial et de la concurrence déloyale. Tome I. Bruxelles, 1880. 8°. VIII. 768 pp. 11 M.
- Dubois, E. Le Remploi dans ses rapports avec la transcription et la purge et avec le droit d'enregistrement et de transcription sous le régime de la communauté légale pure, étude de droit civil et de droit fiscal. [De : »Répertoire périodique de l'enregistrement.«] Paris, 1880. 8°. 71 pp. 2 M. 50 Pf.
- de Folleville, Dn. Traité théorique et pratique de la naturalisation. Etudes de droit international privé. Paris, 1880. 8°. XVIII, 827 pp. 10 M.
- Laurent, F. Le Droit civil international. 2 vols. Bruxelles, 1880. 8°. VIII, 702, 564 pp. 18 M.
- Lazár, Jul. Das Judenthum in seiner Vergangenheit und Gegenwart. Mit besonderem Hinblick auf Ungarn. Berlin, 1880. Hentze. 8°. II, 127 pp. 2 M.

